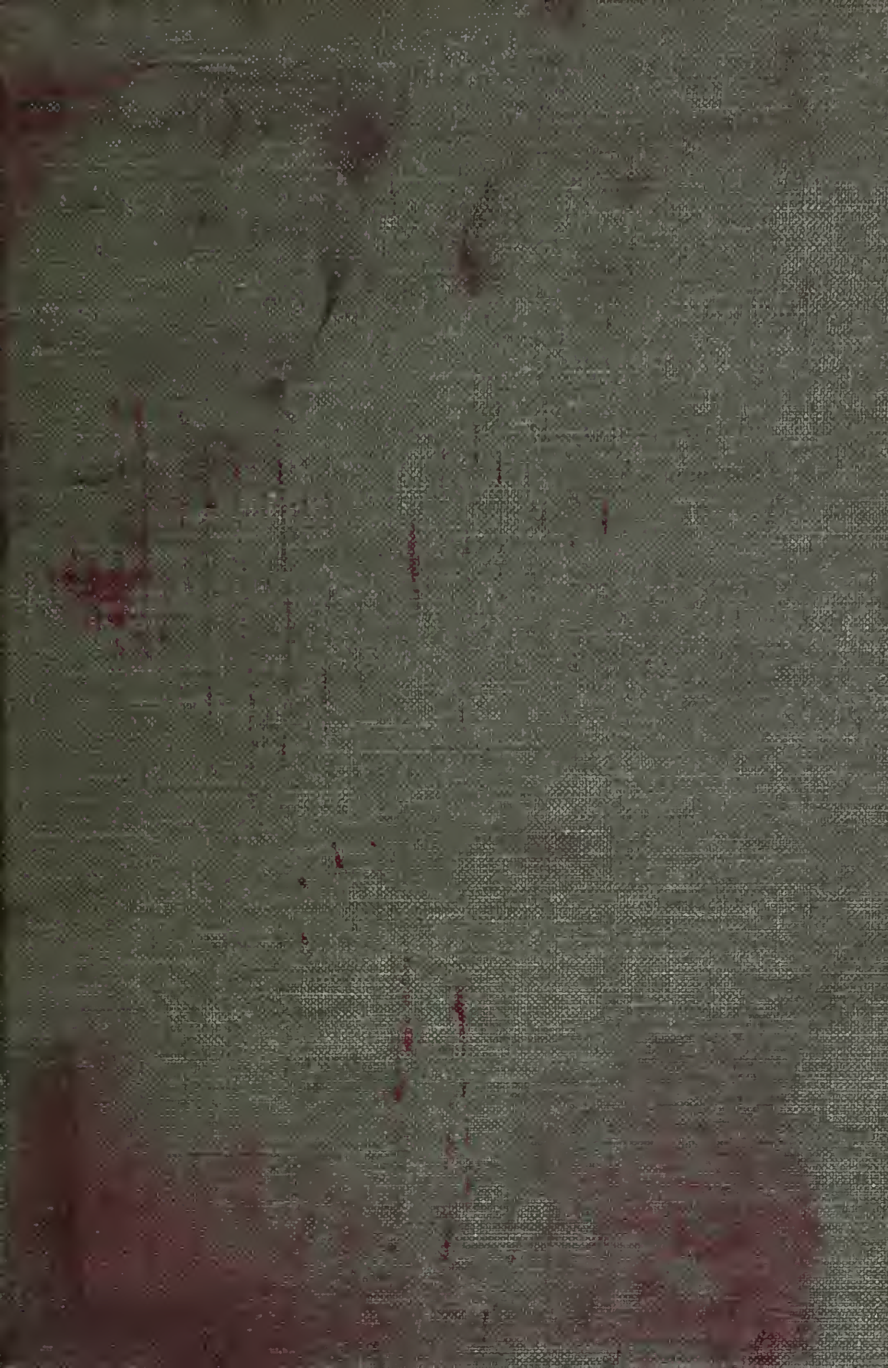


IMPRIMERIE E. FLAMMARION, 26, RUE RACINE, PARIS.

GEORGES AUBERT

NÉGOCIANT-COMMISSIONNAIRE (DE LA MAISON BRAMMA ET Cie)

L'AFRIQUE DU SUD

LETTRE-PRÉFACE PAR M. A. PRINCE

PRÉSIDENT DE LA CHAMBRE SYNDICALE DES NÉGOCIANTS-COMMISSIONNAIRES
ET DU COMMERCE EXTÉRIEUR

PARIS

ERNEST FLAMMARION, ÉDITEUR

26, RUE RACINE, 26

TABLE DES MATIÈRES

Remarque. — Tous les renseignements statistiques et commerciaux, tarifs des douanes, droits de port, etc., afférents à chaque pays, sont contenus dans les chapitres consacrés à ce pays.

Il n'est pas parlé, dans cet ouvrage, des États suivants de l'Afrique du Sud qui n'offrent aucun intérêt commercial important : COLONIE ALLEMANDE DU DAMARA LAND, BASUTO LAND, BECHUANA LAND BRITANNIQUE, SWAZI LAND, PONDO LAND ET ZULU LAND.

Pages

LETTRE-PRÉFACE. xv

AVANT-PROPOS. xxi

INTRODUCTION

Décadence du commerce français, ses causes, ses remèdes. 1

PREMIÈRE PARTIE

CHAPITRE PREMIER

Coup d'œil politique sur l'Afrique du Sud. Aperçu sur le commerce français, son insuffisance : Moyens d'augmenter l'influence française dans le monde. 19

CHAPITRE II

Colonie du Cap 32

CHAPITRE III

Colonie du Natal. 132

CHAPITRE IV

État libre d'Orange. 167

CHAPITRE V

Republique Sud-Africaine (Transvaal). 182

CHAPITRE VI

Rhodésia (British South Africa Charlered Company). 338

CHAPITRE VII

Province de Mozambique. 361

DEUXIÈME PARTIE

RENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX SUR LE COMMERCE EN AFRIQUE DU SUD

CHAPITRE PREMIER

Pages

Lignes maritimes pour l'Afrique du Sud. Conseils pratiques pour le voyage. 431

CHAPITRE II

Prix des passages sur les vapeurs des lignes anglaises et françaises. Prix des billets de chemins de fer en Afrique du Sud. 436

CHAPITRE III

Taux du fret des marchandises pour toutes les lignes de navigation. Compagnies françaises des Chargeurs Réunis et des Messageries Maritimes : Service direct des Chargeurs Réunis du Havre et de Bordeaux à Johannesburg et Prétoria. 441

CHAPITRE IV

Tarif du transport des marchandises sur les chemins de fer de l'Afrique du Sud 450

CHAPITRE V

Tarif télégraphique et postal. Colis postaux 452

CHAPITRE VI

Tableau général des poids, mesures, etc., usités en Afrique du Sud . . 454

CHAPITRE VII

Liste des exportateurs pour l'Afrique du Sud de Paris, Londres, Manchester et Hambourg. 457

CHAPITRE VIII

Indications générales sur les articles importés en Afrique du Sud. 466

CHAPITRE IX

Calcul des prix de revient de divers articles depuis un port d'Europe jusqu'à Johannesburg 477

INDEX ALPHABÉTIQUE

Pages
Absorption du Transvaal 30
Algoa Bay 77
Angoche 369
Armée du Cap 36
— de l'État libre d'Orange 171
— de la Chartered Cy 350
— du Transvaal 192
Articles d'importation du Mozambique 388
— d'exportation — 388
Avances d'argent aux colons de la Rhodésia 354
Avenir de l'État libre d'Orange. 177

Banques de la colonie du Cap. 40
— — du Natal 153
— du Transvaal. 205
Barberton 245-318
Bassin de radoub de Table Bay. 76
Beaconsfield 130
Beira 365-422
Beira Railway 429
Bethlehem 179
Béthulie 177
Billets directs de Paris à Johannesburg et Prétoria 437
Blœmfontein. 176-178
Boksburg. 318
British South Africa Chartered Cy Limited. 338
Budget du Transvaal 186
— du Natal. 142
— et revenus de l'État libre d'Orange. 168
Bulawayo. 355-357

Capital de la de Beers. 110
Calcul du prix de revient d'un envoi de 100 caisses de cognac. 479

Pages
Calcul du prix de revient d'un envoi de 10 tonnes de cuivre. 477
Calcul du prix de revient d'un envoi de 100 barils de ciment 478
Calcul du prix de revient d'un envoi de 100 caisses eau Saint-Galmier. 480
Cape-Town (Le Cap) 111-119
Carte de la colonie du Cap 33
— — du Natal. 133
— de l'État d'Orange et du Basuto Land. 169
— de la province de Mozambique 363
— du Transvaal 183
— de la Rhodésia (Chartered Cy).. 339
— de l'Angleterre et l'Afrique. 21
Chemins de fer de la colonie du Cap 39-66
— — du Natal 148
— de l'État libre d'Orange 171
— du Mozambique. 373
— du Transvaal. 196
Chemin de fer de Bulawayo 357
Chinde. 365
Chiloane 366
Classification des marchandises sur les lignes de steamers anglais. . . . 444
Colis postaux. 453
Colonie du Cap 32
Colonisation, concessions et prazos du Mozambique. 401
Comment augmenter le chiffre d'affaires de la France au Cap 50
Commerce général de l'État libre d'Orange. 173
— — de la province de Mozambique 386
— du Natal en 1896 139
— de transit du Natal 140
— du Mozambique 370
— de Lourenço Marquès 379
— français au Natal 154
— — au Transvaal. 292
Compagnie de Beers. 106
— de Mozambique 413
— des Chargeurs réunis. 446
Compagnies territoriales dans le Mozambique. 407
Conseils pratiques 432
Constitution de l'État libre d'Orange 171
Côte de Mozambique (La) 361
Coup d'œil sur la situation politique du Transvaal. Les dangers de l'annexion par l'Angleterre. Improbabilité d'une guerre. 19
Culture des fruits dans la colonie du Cap 96

Décadence du commerce français. 1
Dette de la colonie du Cap. 37

Pages
Dépenses et revenus de la colonie du Cap 37
— — de la Chartered Cy 349
— dans les mines d'or (Tableau). 267
Dividendes de toutes les compagnies Sud-Africaines (chemins de fer exceptés). 265
Divisions administratives du Transvaal 191
Douane du Mozambique 383-400
Droits d'exportation de Lourenço Marquès 385
— — de Beira 428
— de port et de quai de la colonie du Cap. 75
— de quai au Natal. 150
— de transit au Natal 161
— — dans la colonie du Cap 84
Durban (Port-Natal) 136-161

East London. 124
Eau et ballast 76
Échange de la colonie du Cap avec la France 46
Entreprises diverses 278-279
Environs de Cape-Town 115
Ermelo. 319
Établissements à créer à Beira 428
Établissement d'industries dans la colonie du Cap 57
État libre d'Orange 167
Éventualité d'une guerre de l'Angleterre contre le Transvaal. 28
Exagération des tarifs de chemins de fer en Afrique du Sud. 200
Exploitation des mines de diamants au Cap. 104
— d'un prazo 408
Exportations de la colonie du Cap en 1895-96-97 60
Exportation de la laine au Natal 146

Fauresmith. 177-179
Fontesville. 430
Frais généraux d'une maison européenne dans la province de Mozambique 397
Frais généraux d'une maison de commerce s'établissant à Johannesburg. 311
Français au Cap (Les). 43
Franchise au Transvaal 191

George-Town. 130
Graphique de la production de l'or et des importations du Transvaal de 1886 à 1896. 293
Graphique général des importations et exportations de la colonie du Cap, de son budget et de son exportation de diamants de 1876 à 1896. . . . 41
Graham's-Town 130

Pages
Gouvernement du Cap. 35
— et constitution du Transvaal 188

Harrysmith. 177-179
Heildeberg. 246-319
Historique de Beira. 422
— de la Chartered Cy. 338
Historique de Lourenço Marquès 371
— de Quilimane. 418

Ibo. 370
Indications générales sur les articles importés en Afrique du Sud. . . . 466
Inhambane. 365
Immigration dans la colonie du Cap. 36
Importations du Transvaal. 301
Importation des principales marchandises dans la colonie du Cap pendant les années 1895-96-97 44
Importations, exportations et mouvement maritime de la colonie du Cap 38
Importations et exportations de la colonie du Cap pendant les trois dernières années. 61
Importations et exportations du Natal pendant les onze dernières années. 142
Industries au Cap 61
— au Transvaal 308
Industrie du sucre au Natal. 144
Inhambane. 365
Irrigations au Cap. 88

Jagersfontein. 176-179
Johannesburg. 210-313

Kimberley 124
King William's-Town. 131
Krügersdorp 244-319
Klerksdorp. 244-319
Koffyfontein 177-179

Ladybrand. 177
Lichtenburg. 319
Licences commerciales dans la colonie du Cap 85
— — dans la Rhodésia 352
— — dans la République Sud-Africaine xxvii
Liste des diverses industries existant dans la colonie du Cap 62
Lourenço Marquès. 362-371
Lydenburg. 319

Pages
Maisons de commerce de la colonie du Cap. 119
— — du Natal 161
— — de l'État d'Orange 178
— — du Mozambique 362
— — du Transvaal. 313
— — de la Rhodésia. 356
Marques de fabrique dans la colonie du Cap. 85
— — au Transvaal 297
Middelburg 320
Mines de charbon dans la colonie du Cap 66
— — du Natal 155-147
— — du Transvaal. 209
Mines de diamants dans la colonie du Cap 97
— — dans l'État d'Orange 175
— — au Transvaal 279
— d'or du Natal 147
— — Mozambique 413
— — Transvaal. 249
— — de la Rhodésia 359
— — de l'État d'Orange. 174
Mœurs et coutumes à Johannesburg. 231
Monnaies à Lourenço Marquès. 379
— et changes dans la province de Mozambique. 398
Mopea 370
Mossel Bay. 78
Mouvement des banques de la colonie du Cap 43
— commercial de la colonie de Mozambique 414
— maritime de la colonie du Cap avec la France. 70
— — des ports de la colonie du Cap en 1896. 73
— — de Port-Natal en 1896 150
— — de Lourenço Marquès en 1896 375
— — de Beira en 1896. 425
Mozambique 361
— (Cie de Mozambique). 413

Natal. 133
Notes sur l'élevage et sur les plantations agricoles au Cap. 89

Observations générales sur les passages. 436
Organisation intérieure, administration, etc., de la Rhodésia 348

Pietersburg 245-320
Pietermaritzburg. 166
Poids et mesures usités en Afrique du Sud. 454
Population de Beira. 426

Pages
Population de Johannesburg 185
— européenne des principales villes du Transvaal 185
— d'Orange 167
Port-Natal 136
Ports du Natal 149
Port-Élisabeth 126
Postes de la colonie du Cap 40
— et télégraphes de la République Sud-Africaine 195
Potchefstroom 244-320
Pourquoi notre commerce a-t-il diminué? 3
Prazos dans le Mozambique 402
Prétoria 240-316
Principales recettes de la Compagnie de Mozambique 415
Principaux exportateurs de Paris en Afrique du Sud 457
Principaux exportateurs de Londres en Afrique du Sud 458
— — de Manchester — 462
— — de Hambourg — 463
Prix des passages sur les vapeurs des lignes anglaises et françaises . . . 436
— des denrées à Cape-Town 64
— des produits locaux de Beira 425
— des principaux articles de consommation à Beira 424
— de la vie à Johannesburg 232
— — à Quilimane 420
— — dans la Rhodésia 354
— du marché de Quilimane pour les principaux produits d'exportation. 421
— de quelques produits agricoles au Cap 65
— des vêtements au Cap 65
— des animaux au Cap 65
— de vente de quelques articles à Lourenço Marquès 382
— — à Johannesburg 239
— des passages d'Europe en Afrique du Sud 436
Produits d'exportation du Natal 141
— du sol du Natal 135
Production de l'or dans le monde en 1896 250
Production, valeur, prix du carat, etc., des mines de diamants de Kimberley 109
Province de Mozambique 361

Quilimane 366-418

Rapports des thermomètres et baromètres 455
Recette des douanes de la colonie du Cap 39
Recettes et dépenses de la Compagnie de Mozambique pendant les trois dernières années 417
Récoltes du Cap en 1896 62

Pages
Réformes demandées et réformes à faire 284
République Sud-Africaine (Transvaal). 182
Rhodésia (Chartered Cy Led). 338
Résultat de l'exploitation de la Compagnie de Beers. 110
Ronde-Bosh 115

Salaires au Cap 63
— au Transvaal 310
— dans la Rhodésia. 354
Salisbury. 356
Service direct du Havre et de Bordeaux à Johannesburg et Prétoria. . . 448
Statistique financière des banques du Transvaal au 31 décembre 1896. . 207
Statistique des charbonnages du Transvaal 210
— des dépenses dans les mines d'or et installations métallurgiques en 1896 au Transvaal. 267
Surcapitalisation. 250

Tableau des cours des mines d'or au Transvaal. 266
Table Bay 77
Tarif des douanes de la colonie du Cap 78
— — — — (nouveau). 79
— — de la colonie du Natal. 158
— — de l'État libre d'Orange. 172
— — de Lourenço Marquès. 383
— — de Beira 426
— — du Transvaal. 320
— des chemins de fer en Afrique du Sud 439-450
— — dans la colonie du Cap 67
— des magasins du port de Table Bay. 77
— appliqué aux marchandises par les différentes lignes de navigation 441-445
Tarif des transports, par les différentes lignes Sud-Africaines de chemins de fer, à Johannesburg et Prétoria. 450
Tarif des ports de la colonie du Cap autres que Table Bay. 77
— télégraphiquo. 452
— postal. 453
Télégraphes de la colonie du Cap. 40
Terrains dans la colonie du Cap 86
— — du Natal. 143
— à Lourenço Marquès. 378
— au Transvaal. 194
— dans la Rhodésia. 351
Traité de la République Sud-Africaine et de l'État libre d'Orange. . . . 180
Transit de la colonie du Cap 39
— à Lourenço Marquès. 382

Pages
Transports dans la Rhodésia. 352
Transvaal 182
Travail dans les mines d'or (tableau). 268

Valeur des importations, des exportations, etc., de Lourenço Marquès en 1896. 378
Valeur totale de l'or extrait dans la République Sud-Africaine de 1884 à 1896. 262
Valeur de la propriété au Cap. 86
Valeurs Sud-Africaines (tableau) 270
Victoria. 357
Vignes dans la colonie du Cap. 94
Ville du Cap. 111
Villes principales de la colonie du Cap 32
— de la colonie du Natal. 136
— de l'État libre d'Orange 176
— du Mozambique. 361
— du Transvaal 210-240
— de la Rhodesia 355
Voyage à Johannesburg, conseils pratiques, choix d'une cabine, etc. . . 431
Voyageurs de commerce au Transvaal. 301

Winburg. 179
Wynberg. 116

Paris, le 12 décembre 1897.

CHAMBRE
DES
[NÉGO]CIANTS-COMMISSIONNAIRES
ET DU
[C]OMMERCE EXTÉRIEUR

[1]8, rue de Paradis, 18

Monsieur GEORGES AUBERT

Négociant-Commissionnaire, à Paris.

En demandant au président de la *Chambre des négociants commissionnaires et du commerce extérieur* une préface pour l'*Afrique du Sud*, vous me faites un grand honneur, mais laissez-moi vous dire, mon cher collègue, que cette préface est bien inutile, car votre travail se recommande de lui-même à l'attention du monde industriel et commercial par des qualités remarquables, son sens pratique et la nouveauté de sa conception. On sent en lisant votre livre, qu'il est l'œuvre d'un véritable negociant qui parle de choses vues et vécues.

Répandre l'idée qu'il faut aller de l'avant, créer partout des comptoirs, chercher de nouvelles relations et de nouveaux débouchés au commerce français est une chose utile et, pour cette cause, votre travail si consciencieux, mérite tous les encouragements.

Fondateur d'une importante maison de commerce au

Transvaal, vous n'avez cependant pas voulu conserver pour vous seul des renseignements précis et complets susceptibles d'intéresser et d'éclairer nos compatriotes; et vous les avez publiés, sans craindre que des concurrents ne profitent des facilités que vous leur donnez, en aplanissant dans beaucoup de cas les difficultés inhérentes à toute nouvelle entreprise.

Il serait à souhaiter, que, pour tous les pays avec lesquels la France est appelée à faire des affaires, il existât des ouvrages du même genre où se trouveraient réunis et coordonnés, comme dans le vôtre, les renseignements primordiaux qui serviraient de pivot aux rapports de nos consuls, rapports qui deviendraient d'autant plus intéressants que ceux qui voudraient les consulter, posséderaient déjà, de chaque pays, une idée plus exacte que celle qu'il est possible de se former par la seule lecture des ouvrages géographiques, annuaires ou dictionnaires forcément trop résumés.

Il serait à souhaiter aussi que, pour chacune de nos colonies nouvelles, encore si peu connues, pour ne pas dire peu appréciées, il existât un document semblable, permettant une première étude que faciliteraient les indications complémentaires fournies par des bureaux spéciaux d'informations.

Vous avez pu entendre tout récemment la protestation qu'a soulevée la suppression, par retrait de subvention, d'un bureau spécial d'informations pour l'Algérie. Cette suppression a été regrettée; elle a fait constater l'utilité de ces bureaux qui, espérons-le, seront réinstallés et rendront autant de services que le seul existant encore et dépendant de l'Union coloniale française, celui de la Tunisie.

Sur tous les tons et à satiété on propage les légendes les plus dangereuses au point de vue de notre réputation commerciale; on dit et l'on répète que nous ne sommes pas voyageurs, que nous ne voulons pas nous renseigner sur les articles qui conviennent à la consommation étrangère, etc., etc. Et qui dit cela? Des gens qui n'ont jamais fait aucun commerce ni dirigé aucune industrie, et qui répètent ces racontars parce qu'ils les ont entendu répéter par d'autres aussi incapables qu'eux-mêmes de les vérifier et d'en reconnaître le bien ou mal fondé.

Notre Chambre proteste depuis longtemps contre ces allégations, elle a démontré et ne perdra pas une occasion de l'affirmer à nouveau, que ce qui manque au commerce extérieur, c'est une direction s'en occupant d'une façon toute spéciale. Elle a aussi démontré que le budget du Ministère du Commerce avait besoin d'autres subsides que ceux qui, avec une régularité par trop symétrique, lui sont attribués sans modifications depuis une trentaine d'années. Alors qu'on a tout fait pour d'autres ministères, on n'a rien fait pour le commerce et notamment pour le commerce extérieur. Et cependant, quelles subventions seraient mieux employées que celles destinées à créer des centres de renseignements, où les intéressés pourraient trouver des informations exactes, ou destinées à publier des ouvrages aussi utiles et aussi complets que *L'Afrique du Sud?*

Serait-il inutile aussi et mal employé, le budget consacré à la création de lignes maritimes, qui nous mettraient en rapports directs avec tous les pays sans nous obliger à nous servir des lignes étrangères?

Bien d'autres réformes encore sont à faire, que nous

ne pouvons exposer dans le cadre restreint de cette préface et dont notre expérience nous a depuis longtemps démontré l'urgente nécessité.

Le gouvernement partage nos idées, il est animé des meilleures intentions, mais il est impuissant. Il constate avec nous que dans bien des cas nous nous trouvons sur un pied d'infériorité, soit à cause de l'exagération des frais de transport à l'intérieur, soit par suite de l'absence de communications directes avec beaucoup de pays d'outre-mer, ou du manque de grands ports pouvant servir de centres maritimes et rivaliser avec certains ports étrangers qui nous font une si terrible concurrence.

Oui, le gouvernement connaît cette situation, mais il ne peut y porter remède en présence d'un Parlement composé en grande partie de membres qui, absorbés par le soin de leurs intérêts régionaux, en sont arrivés à se désintéresser des questions commerciales au point de ne pas se trouver en nombre pour discuter des questions aussi intéressantes que celles se rapportant à des services maritimes postaux (Voir *Officiel* 6 novembre 1897).

Mais ne perdons pas courage. Espérons que, grâce aux efforts de tous ceux qu'intéresse le développement de notre commerce extérieur, et qui protestent depuis longtemps contre cette indifférence des pouvoirs publics, et dont le nombre s'accroît tous les jours, espérons que bientôt nous trouverons dans le Parlement lui-même l'appui d'une majorité sérieuse.

Les encouragements ne nous font pas défaut. Ils nous viennent de haut, non seulement de ceux qui en qualité de membres du gouvernement ont charge de

veiller aux grands intérêts du commerce extérieur, mais aussi du premier magistrat de la République, qui, après avoir, comme député, présenté en 1883-1887, les remarquables rapports des budgets du Ministère du Commerce pour 1884 et 1888, a prononcé de fières et mémorables paroles lors du banquet qui lui a été offert le 14 octobre 1897 par le Commerce et l'Industrie.

M. le Président de la République a dit en effet :

Les besoins et les ressources de pays, hier encore fermés à tout contact européen, nous sont révélés par les explorateurs et les missions que les gouvernements, les assemblées commerciales, les associations industrielles et financières envoient à l'envi de tous côtés. Déjà ces contrées préparent l'outillage indispensable à l'exploitation de leurs richesses. Chaque jour voit surgir des projets d'arsenaux, de ports, de canaux, de chemins de fer et d'établissements d'États, de villes ou de sociétés privées.

Il vous appartient, Messieurs, d'obtenir pour notre pays une part aussi large que possible dans l'exécution de ces projets qui réclament le concours de l'industrie européenne.

Sans perdre un instant, élancez-vous donc à la conquête de marchés nouveaux. Fondez à l'étranger de nombreux comptoirs, qui seront pour notre influence autant de foyers de rayonnement. Favorisez l'émigration des capitaux, qui, vivifiés et accrus par leur activité, feront retour à la métropole, augmenteront sa richesse et développeront sa puissance de consommation au profit de tous. Hâtez-vous enfin de diriger vers ces régions à peine connues, encore inexploitées, les efforts individuels et les initiatives privées, sous peine de nous laisser devancer par nos concurrents étrangers et de voir notre pays exclu du rang auquel ses facultés et sa loyauté commerciale incontestée lui donnent le droit de prétendre.

. . . .

En retour de leur hardiesse intelligente, l'État donnera aux Français à l'étranger l'appui dont ils ont besoin.

La sollicitude de la République s'étend à tous ses enfants, à ceux surtout qui la servent au loin. Là où est un Français, là est la France. . . . .

. . . .

Il n'est pas possible de tenir un langage plus élevé, plus patriotique. Ces paroles sont pour tous un encouragement précieux; elles sont plus, elles sont une espérance.

C'est sur ce dernier mot, mon cher collègue, que je termine.

Je vous renouvelle l'expression du plaisir que m'a causé la lecture de votre ouvrage si complet pour lequel vous n'avez rien négligé; cartes, photographies, tableaux de statistique, etc., rien ne manque pour lui donner de l'intérêt. Il servira de guide, j'en suis persuadé, à beaucoup de nos compatriotes, et sera une nouvelle preuve des efforts patriotiques qui sont faits par les membres de la Chambre dont vous faites partie pour la sauvegarde et le dévelopement du commerce extérieur.

Avec toutes mes félicitations je vous prie d'agréer, mon cher collègue, l'assurance de ma considération distinguée.

Amédée PRINCE,

Président.

AVANT-PROPOS

Ayant eu pour but principal de produire un travail utile au développement du commerce français dans les contrées de l'Afrique du Sud, je tiens à m'excuser, auprès du lecteur, d'avoir négligé la partie pittoresque, les descriptions de paysages et le récit des aventures qu'il m'eût été facile d'introduire dans ce livre. Déjà bien des publications ont paru, d'autres paraîtront, dans lesquelles explorateurs et savants, touristes, chasseurs et « Globe trotters », découvriront au public, dont l'intérêt s'éveille chaque jour davantage, les curiorités et les merveilles de cette partie du Continent Noir dont on soupçonnait à peine, il y a vingt ans, l'existence, et où, certainement, se déversera peu à peu une partie du trop plein du vieux monde.

Cet ouvrage pourra donc paraître un peu aride, mais j'ai tenu avant tout à donner aux négociants

des renseignements statistiques précis, à les familiariser avec les besoins et coutumes des pays Sud Africains, à leur faire connaître les articles de consommation, les droits de douane, les prix de transports, les lignes de navigation, etc... pour chacun de ces pays; enfin, à les mettre à même, autant que possible, de se créer des débouchés nouveaux.

Jusqu'à présent, si peu de commerçants ont essayé d'établir des relations au Sud-Afrique, que les marchandises françaises y sont presque totalement inconnues. Il y a cependant une place à prendre pour nos fabricants et nos commerçants, mais on ne l'obtiendra qu'avec de l'énergie, de la méthode et de la persévérance.

L'année 1896 a été sous différents rapports malheureuse pour l'Afrique du Sud; cependant, il s'est dégagé de tous les fléaux qui ont accablé le Transvaal, une leçon qui portera ses fruits.

Le spéculateur d'Europe comme celui de Johannesburg aura vu la fragilité des opérations engagées follement; les Anglais auront senti à nouveau l'énergie indomptable de ce petit peuple du Transvaal, hier encore inconnu, et maintenant renommé dans le monde pour son attachement à la patrie, sa fidélité au président Krüger, sa résistance à l'envahisseur. Tout est rentré maintenant dans un calme relatif qu'il serait téméraire de croire défini-

tif. Trop de passions se sont agitées, trop d'intérêts ont été lésés pour que, de part et d'autre, une rancune sourde ne subsiste au cœur. Mais le temps fait son œuvre et si chacun veut apporter un peu de bonne volonté et agir franchement, bientôt toutes ces difficultés seront aplanies et le Transvaal pourra reprendre sa marche ascensionnelle dans la civilisation, bien à la tête des États de l'Afrique du Sud.

Il paraît donc sage de diriger ses efforts de ce côté du monde, non pas pour faire fortune avec les mines d'or, ce qui est un cas exceptionnel et ne nous occupe pas, mais pour profiter du mouvement général d'affaires que l'industrie aurifère apporte avec elle; les villes se créent, les centres se forment; rapidement la population s'accroît, les besoins surgissent. Le Transvaal est le cœur de toute cette partie de l'Afrique, c'est lui qui en fait et en fera la richesse. Par la découverte des champs d'or, la colonie du Cap, le Natal, la République d'Orange, la Côte de Mozambique, toutes ces contrées ont été secouées de la torpeur où elles languissaient, pour se trouver ranimées et vivifiées par le contact de ce pays au sol aride et pauvre, mais d'une richesse aurifère inépuisable. Qui peut dire aujourd'hui l'état où se trouveront ces contrées dans dix ans? Les suppositions raisonnables actuelles seront sans

doute dépassées ; la production de l'or, pour Johannesburg seul, atteindra probablement 400 millions de francs par an, sans compter la production de tous les autres centres miniers de l'Afrique du Sud. La ville de Johannesburg, au lieu de 105.000 habitants qu'elle comptait en 1896, renfermera peut-être 300 ou 400.000 habitants. Les voies ferrées, déjà nombreuses, sillonneront de toute part l'Afrique du Sud, du Damarara Land au Mozambique, de la ville du Cap à l'Égypte, réalisant enfin le fameux rêve de Cécil Rhodes, la traversée de l'Afrique par le chemin de fer. On peut se rendre compte de suite du prodigieux mouvement d'affaires occasionné par cette progression d'immigration de travailleurs et cette accumulation d'or, dont une partie restera forcément sur place. Du reste, les mines d'or ne sont pas la seule richesse de l'Afrique du Sud. Les minerais de fer, de cuivre, d'argent, le charbon, y sont en abondance; on vient d'y découvrir des gisements de pétrole. Rien, en un mot, ne manquera pour faire de ces pays des producteurs industriels de premier ordre. De même, si le Transvaal ne peut être considéré comme une contrée très fertile, ses voisins limitrophes sont éminemment des pays de production agricole. Ce seront ces derniers pays auxquels s'ajouteront quelques parties du Transvaal et de la Chartered qui fourniront des

éléments de succès aux agriculteurs, aux éleveurs, qui déjà ont commencé sur divers points la grande culture intensive. Le Transvaal reste le cœur de l'Afrique du Sud, Johannesburg doit être comparé à San Francisco qui commença par être une ville bâtie pour l'exploitation de l'or, est maintenant un des centres principaux du commerce des États-Unis.

Hâtons-nous donc de voir de quelle manière nous pouvons employer dans ces contrées nos énergies et nos capitaux. Fils de famille, industriels, agriculteurs, ouvriers, que rien ne retient en France hors la crainte d'en sortir, c'est à vous à montrer que notre race vaut toute autre pour la colonisation et pour le développement de l'influence française dans le monde entier. Puisse donc cet ouvrage servir à quelques personnes, en leur donnant, soit l'idée de tenter quelque chose, soit quelques renseignements utiles à leurs projets. Si un tel but était atteint, je m'estimerais heureux d'y avoir participé dans une certaine mesure.

Georges AUBERT,

Négociant commissionnaire.

LISTE DES LICENCES

EXIGÉES DANS LA RÉPUBLIQUE SUD-AFRICAINE (1)

	Par an.	9 mois.	6 mois.	3 mois.
Pharmaciens	£ 10	£ 8	£ 6	£ 5
Assurances (seulement par an)	» 20	—	—	—
Avocats et procureurs	» 25	—	£ 18 15^{sh} 0^{d}	£ 10 10^{sh} 6^{d}
Traducteurs jurés	» 3	—	» 2 5 0	» 1 6 0
Boulangers	» 2		» 1 10 0	» 0 17 6
Billards (par pièce)	» 20	—	» 15	» 8 15 0
Banques	» 150	—	» 112 10	» 67 10 0
Table dite « Bagatel Tafel » (probablement un jeu)	» 6	—	» 3 15	» 2 5
Cochers (seulement à Prétoria)	» 0 5^{sh} 0^{d}	—	—	—
Chambre d'Exécuteurs	» 50		» 37 10^{sh}	» 21 17^{sh} 6^{d}
Agent juré	» 10		» 7 10	» 4 7 6
Agent général, courtier et comptable	» 7 10		» 5 12 6^{d}	» 3 5
Négociants en or brut et pierres précieuses	» 10	—	—	—
Klipbrekers (carriers, casseurs de pierres)	» 0 5 0 (par mois par claim).			
Jeu de quilles	» 12	—	£ 9	£ 5
Arpenteurs	» 10	-	» 7 10^{sh}	» 4 7^{sh} 6^{d}
Boarding Houses	» 7 10		» 5 12 6^{d}	» 3 5
Notaire	» 10	—	» 7 10	» 4 7 6
Marchands ambulants (habitant le pays)		(seulement)		» 7 10
Marchands ambulants (venant du dehors)		»		» 15 0 0
Commis-voyageur (représentant de commerce)	£ 20	—	£ 10	—
Bouchers	» 2	—	» 1 10^{sh}	» 0 17 6
Briquetiers	» 0 5^{sh} 0^{d} (par mois par claim).			
Entrepreneurs de transports (notaires)	» 5	—	—	—
Experts et vendeurs	» 2	—	£ 1 10^{sh}	£ 0 17^{sh} 6^{d}
Commissaires-priseurs	» 7 10	—	» 5 12 6^{d}	» 3 5 0
Mont-de-piété	» 40	£ 30	» 20	» 12 10 0
Voiture de louage	5^{sh} par mois (seulement à Prétoria).			

Permis de chasse :

Gros gibier	£ 3 0^{sh} 0^{d}	
Petit gibier	» 1 10 0	
Gibier à plumes	» 0 10 0	
Scieur de bois	» 0 2 6	par mois.
Licence pour la coupe de bois	» 0 1 0	»
Fabricants de chaux	» 0 5 0	»

(1) Cette liste, parvenue à l'auteur après l'impression entière de l'ouvrage, n'a pu être intercalée à la place qu'elle aurait dû occuper.

Marchands forains	£ 5 0sh 0d par an.	£ 0 10sh 0d par mois.
Charretiers	» 2 0 0 par voiture par 3 mois.	

Licence pour débit de boisson:

	Par an.	6 mois	3 mois.
En gros.	£ 25 0sh 0d	—	£ 9 0sh 0d
En détail.	» 75 0 0	—	» 22 10 0
Marchand à la bouteille.	» 40 0 0	—	» 12 0 0
Hôtels (dans la campagne).	» 35 0 0	—	» 10 0 0
Hôtels dans une commune (ville).	» 20 0 0	£ 15 0sh 0d	» 8 15 0
Brasserie.	» 25 0 0	—	» 9 0 0

Moulin, moulant :

Moins de 5 muids en 24 heures. .	£ 0 10sh 0d	—	—
5 muids en 24 heures	» 1 0 0	—	—
De 5 à 10 muids en 24 heures. . .	» 2 0 0	—	—
» 10 à 15 » » . . .	» 4 0 0	—	—
» 15 à 25 » » . . .	» 7 0 0	—	—
» 25 muids et plus	» 10 0 0	—	—

Licences pour boutique et magasin :

Pour vente par an :	£ 2.500 ou moins.	£ 7 10sh 0d	par an.
» » de	» 2.500 à 5.000	» 10 0 0	»
» »	» 5.000 à 7.500	» 12 10 0	»
» »	» 7.500 à 10.000	» 15 0 0	»
» »	» 10.000 à 15.000	» 20 0 0	»
» »	» 15.000 à 20.000	» 25 0 0	»
» »	» 20.000 à 25.000	» 30 0 0	»
» »	» 25.000 à 30.000	» 35 0 0	»
» »	» 30.000 à 40.000	» 45 0 0	»

Pour chaque ou partie de £ 10.000. Au delà de £ 40.000 = £ 10 0sh 0d en plus.

Standplaats licence (licence d'emplacement)	50 × 50 =	7sh 6d	par mois.
» »	50 × 100 =	11 3	»
Koelie Standplaats (licence d'emplacement pour coolies)		7 6	»
Kaffer Standplaats (licence » pour Caffres)		5 0	»
Licence pour la prospectation sur terrains gouvernementaux	=	2 6	»
» » » privés	=	5 0	»
» de mineurs sur terrain travaillé	=	20 0	»
» » » non travaillé	=	15 0	»
» pour terrain pour l'emplacement des machines	=	2 6	»
» pour la prospectation des métaux (non précieux) ordinaires pour un an		£ 0 10sh 0d	par an.
» pour la prospectation des métaux (non précieux) ordinaires pour plusieurs années.		£ 0 5sh 0d	»
Bewaarplaatsen (terrains réservés pour dépôt)	=	2sh 6d	par mois.

Loi d'accise n° 12 (1894).

6sh par gallon de 11° à 56°.
£ 1 » au-dessus de 56°.

Nota. — Il est à observer que les licences se cumulent, c'est-à-dire qu'une maison de comestibles en gros et détail, par exemple, payera la licence de la vente en gros, celle de détail, celle de marchand à la bouteille, et celle proportionnelle au chiffre d'affaires.

L'AFRIQUE DU SUD

INTRODUCTION

DÉCADENCE DU COMMERCE FRANÇAIS : SES CAUSES. LES REMÈDES

Il semble, depuis quelques années, qu'un revirement se soit fait, en France, en faveur de toutes les questions intéressant le commerce : de nombreux ouvrages ont été publiés pour tâcher d'expliquer les causes de la décadence du commerce français dans le monde. Partout des missions se sont mises en route, à la recherche de débouchés nouveaux ; des comptoirs ont été créés ; en un mot, des efforts louables ont été faits et sont faits chaque jour pour réveiller l'esprit d'initiative, stimuler les hésitants, encourager les jeunes entreprises. Certes, des progrès ont été constatés et, prochainement sans doute, la récolte viendra, de toutes ces semences jetées aux quatre coins du monde; mais ce n'est pas assez :

il faut de plus en plus pousser la jeunesse à s'expatrier, à chercher au loin une situation honorable et sérieuse, au lieu de la laisser s'étioler et se flétrir dans les bureaux, l'Administration ou dans les carrières libérales, si encombrées, que nul ne peut y faire sa route s'il n'a derrière lui des influences puissantes pour le pousser, l'imposer et le caser. Il n'en est pas ainsi dans la lutte commerciale; le champ est vaste et libre, les combats y sont rudes, mais nul n'a d'avantages que ceux qu'il sait prendre; à tous la récompense est promise, et tous peuvent l'obtenir. Il faut du travail, de l'ordre et de l'honnêteté. Ce sont là des qualités bien françaises. Alors, que manque-t-il donc? Il manque l'initiative qui, seule, féconde! Il faut par-dessus tout que le commerce soit placé en tête et non pas en queue de toutes les carrières; que les nobles et les jeunes gens riches s'y intéressent et s'y mettent eux-mêmes avec ardeur, que le gouvernement, tout en restant dans son rôle, protège et soutienne les initiatives privées.

Sans vouloir être aussi pessimiste que les auteurs de récents ouvrages, tels que : *A quoi tient la supériorité des Anglo-Saxons*, ou *le Danger allemand*, nous devons cependant insister sur la nécessité absolue de voir le commerce français reprendre dans le monde la place qu'il y a tenue si longtemps; nous ne voulons pas faire œuvre de mauvais Français, et montrer un parti pris ridicule autant qu'exagéré, mais il faut avoir la franchise de reconnaître l'endroit où le bât vous blesse, et la meilleure marche à suivre pour guérir un mal est d'abord de le connaître à fond

pour le traiter ensuite. Faisons de même pour le commerce français : étudions les raisons de sa décadence, et facilement nous trouverons les remèdes.

Pour toute personne sans parti pris, il paraît évident que, au point de vue commercial et politique, de première qu'elle était dans le monde, la France est tombée au troisième rang, après l'Angleterre et l'Allemagne, et que, si elle ne tombe pas plus bas, c'est parce que les autres États européens ne peuvent monter plus haut.

L'influence d'une nation dans le monde procède, de sa diplomatie pour une part, mais de l'importance de son commerce extérieur pour la plus grande part. Beaucoup mieux que les articles de journaux et les discours des députés, les échanges du commerce répandent l'influence française, entraînent à employer des articles français; les étrangers prennent peu à peu nos coutumes, viennent en France, aiment notre pays, lui achètent et l'enrichissent.

Le commerce est donc la pierre fondamentale de l'influence, et si, dans le monde, la nôtre est maintenant passée au troisième rang, c'est que notre commerce est resté stationnaire, tandis que celui de l'Allemagne et celui de l'Angleterre ont progressé chaque année à pas de géant.

Pourquoi notre commerce a-t-il diminué ?

1° Parce que trop peu de Français s'établissent à l'étranger;

2° Par suite du manque d'initiative et de capitaux

*

employés dans les affaires commerciales d'outre-mer;

3° Difficulté de trouver des hommes capables pour gérer les entreprises commerciales à l'étranger;

4° Prix peut-être trop élevés des articles français, insuffisance et cherté excessive des moyens de transport en France.

Examinons ces causes :

Les Français ont peu l'habitude de s'expatrier; ne parlant que leur langue, ils craignent de ne pouvoir réussir à l'étranger; ils veulent conserver leurs aises et leurs habitudes sans vouloir prendre celles des pays où ils vont; les parents craignent de voir partir leurs fils au loin, ils préfèrent les laisser dans leur modeste situation, sans chance de meilleur avenir, plutôt que de leur permettre de tenter fortune. Les fils aiment mieux également la vie facile de Paris ou de France; on peut le voir par l'exemple des soldats de l'infanterie de marine qui, après leurs deux ans de séjour aux colonies, ne souhaitent qu'une chose, retourner en France pour n'en plus bouger, au lieu de s'établir dans le pays qu'ils ont connu pendant deux années, dont ils ont appris la langue et pris les habitudes. Ils devraient pourtant se rappeler, ces jeunes gens, que les fortunes commerciales du Mexique sont presque toutes entre les mains d'anciens soldats français qui se sont établis dans le pays après la guerre du Mexique. Ils ont prospéré, ont fait souche dans le pays, et ont attiré avec eux un grand nombre de leurs compatriotes. Cet exemple devrait suffire pour montrer que, eux aussi, ils pourraient faire leur chemin et réussir à l'étranger. De même, la République Argentine retient sur son sol

un grand nombre de Français, presque tous basques, qui s'y plaisent et y prospèrent.

Mais les Parisiens et les jeunes gens des grandes villes telles que le Havre, Lyon, Bordeaux, ne s'expatrient que difficilement.

Voyons ce qui se passe à Londres ou à Hambourg. Un jeune homme de dix-huit ans entre chez un commissionnaire ou chez un commerçant avec l'idée fixe d'aller s'établir plus tard n'importe où. Au bout de quelques mois, il a vu, dans la maison qui l'emploie, avec quels pays on fait le plus d'affaires, quelles sont les villes qui lui paraissent de réussir le mieux ; il étudie alors la langue, correspond avec les clients de la maison, en un mot se met bien au courant, et un beau jour, il part, ayant trouvé un emploi chez un correspondant de son patron, ou, s'il est intelligent, ayant obtenu un petit crédit de sa maison. Voilà donc un garçon établi, qui va fonder une nouvelle affaire destinée ou non au succès; mais en attendant il restera en relations avec sa première maison, fera venir de son pays tous les produits de sa vente, et n'achètera en France que ce qu'il ne pourra pas acheter dans sa patrie.

Usant lui-même de son influence auprès de ses clients, il leur imposera petit à petit ses articles, au détriment des produits français, qui, pour obtenir une bonne vente, doivent être soutenus et préférés par le vendeur à cause de leur prix en général élevé.

Petit à petit, des groupes commerciaux se forment ainsi, et le commerce du pays d'origine s'accroît rapidement.

De même, les immigrants industriels ou agricoles

apportent avec eux leurs coutumes et leurs besoins; ils demandent les produits de leur pays, que le marchand se voit obligé de faire venir s'il ne les a pas.

Il faut donc, pour augmenter les commandes faites en France, envoyer des Français à l'étranger. Il y a de la place partout et dans tous les métiers et pour tout homme intelligent et travailleur. Nous n'admettons pas, sauf de rares exceptions, la réponse : tout est déjà pris, il n'y a rien à faire, c'est trop tard, etc. Évidemment la chose est ainsi plus difficile, mais qu'importe! La concurrence est un stimulant puissant et également un moyen d'augmenter les besoins, par suite les affaires de ceux qui sont de force à la soutenir.

Chacun doit donc, suivant sa position, chercher à créer à l'étranger une affaire ou une industrie compatible avec ses aptitudes.

Il faut cependant, avant de partir, s'entourer de renseignements suffisants, avoir le capital nécessaire aux premiers débuts de l'affaire que l'on veut créer, en un mot ne pas se lancer à l'aventure, sinon on marcherait au-devant d'un échec, fatal, non seulement pour les capitaux risqués, mais surtout à cause du découragement qui en résulterait pour toute nouvelle entreprise.

Les commissionnaires de Paris sont les facteurs principaux du commerce d'exportation, et devraient donner l'exemple en créant des comptoirs à l'étranger; mais ils se heurtent à une difficulté, presque insurmontable, le choix d'un gérant. Il est pour ainsi dire impossible de trouver un Français sérieux, capable de prendre la direction d'un comptoir

commercial. Ou il est marié et ne veut pas s'expatrier, ou il veut bien partir, mais impose des conditions inacceptables. Dans la plupart des cas, on tombe sur un beau parleur, promettant monts et merveilles, et qui se montre tel qu'il est, c'est-à-dire incapable, dès le début de l'entreprise. On est alors obligé de liquider ou d'envoyer un autre gérant, ce qui entraîne de grandes dépenses et empêche la maison de prospérer, faute de direction.

Notre expérience personnelle nous a montré l'infériorité des Français vis-à-vis des gérants allemands ou suisses; aussi, lorsqu'on a la chance de rencontrer un jeune homme paraissant avoir toutes les qualités requises, n'eût-il pas un centime de capital, ne doit-on pas hésiter à lui confier le soin de créer une entreprise à l'étranger, dans le cas où l'on croit avoir une bonne affaire en vue.

Naturellement, la question des capitaux disponibles est aussi d'une importance primordiale. On reproche aux Français, avec juste raison, de ne pas oser risquer 10.000 francs dans une affaire commerciale d'exportation, tandis que, sur le renseignement d'un ami, ils risqueront le double ou le triple sur une mine d'or qui n'a peut-être jamais existé. Certes, le reproche est fondé dans la plupart des cas et il faut voir, dans cette insistance à n'acheter que de la rente ou des obligations de chemins de fer, une des causes de notre décadence commerciale. Cependant, on doit reconnaître que, surtout depuis ces dernières années, les affaires commerciales sérieuses ont reçu un discrédit considérable par les honteuses spéculations qui ont été commises, sous le but apparent d'entreprises industrielles ou commerciales.

Franchement, on ne peut concevoir l'audace des lanceurs de ces affaires et la crédulité des actionnaires, bernés pendant les deux ou trois premières années par des rapports imaginaires, des dividendes pris sur le capital, jusqu'au jour de la liquidation forcée. L'Afrique du Sud a été un champ nouveau et fertile pour toutes ces affaires plus financières que commerciales.

A l'aide des espérances provoquées par la hausse des mines, on a créé un certain nombre de sociétés commerciales dont les débuts ont montré l'organisation absolument mauvaise. Des sociétés ont été montées à un capital, dont le quart ou le tiers était donné aux fondateurs; des actions étaient imposées par force à des fabricants qui payaient avec des marchandises, comptées naturellement à un prix surfait; les autres actions étaient placées peu à peu dans le public et fournissaient le fonds de roulement; c'était enfin tout ce qu'il fallait pour provoquer une mauvaise affaire. Aussi, le résultat donné par ces sociétés a-t-il été moins que favorable, et les maisons sérieuses du Transvaal ne se sont pas gênées pour dauber sur les Français et sur leurs sociétés. Il convient donc de se montrer prudent dans le placement de capitaux demandés pour une affaire commerciale, de s'assurer de l'honorabilité des promoteurs, de leurs tenants et aboutissants. Si ces renseignements sont favorables et que la société soit conduite par des gens sérieux et honnêtes, il ne faut pas hésiter à risquer une petite somme qui, dans la plupart des affaires bien dirigées, devra donner de bons bénéfices.

L'association de quelques personnes est, en effet,

dans la majorité des affaires, indispensable. Il faut, dans l'Afrique du Sud, des capitaux relativement importants, et les jeunes gens qui veulent une affaire ne les ont pas toujours à leur disposition. S'ils mettent dans une affaire tout ce qu'ils possèdent, c'est une preuve qu'ils ont l'intention de faire l'impossible pour arriver, en risquant leur capital entier.

Quant aux hommes nécessaires, ils ne peuvent s'improviser et il faut encore quelques années pour en trouver un nombre suffisant en France. C'est aux maisons de commerce, aux commissionnaires qu'échoit le soin de former des jeunes gens sérieux et honnêtes, de bonne famille, qui, le moment venu, pourront partir relever un gérant ou fonder un comptoir. Les maisons de Londres et de Hambourg, les grosses maisons de Marseille universellement connues, les Mante, les Fabre, etc., ont toujours sous la main les employés nécessaires et forment d'avance, dans leurs bureaux, une pépinière de futurs gérants ou employés coloniaux.

Voilà donc ce qu'il faut faire : élever les jeunes gens en leur faisant apprendre les langues, les mettre dans des maisons de commerce sérieuses, en leur donnant toujours comme but la recherche, à l'étranger, d'une position qu'ils auront eux-mêmes à conquérir.

Mais il s'agit, pour tous ces commerçants montant une affaire, de vendre leurs marchandises, et ils ont à lutter, premièrement, contre les prix avilis de la concurrence, et ensuite, bien que voulant réduire leur bénéfice pour augmenter leurs affaires, ils ne peuvent vendre leurs marchandises aux ports d'embarquement

dans d'aussi bonnes conditions que les industriels étrangers. Les Anglais et les Allemands procèdent différemment; ils cherchent avant tout à produire à bon marché des articles secondaires et réduisent leur bénéfice au tant pour cent minimum, après, bien entendu, avoir fait le calcul des frais généraux. Il s'en suit qu'ils paraissent vendre bon marché, meilleur marché que nous; par suite, ils reçoivent de fortes commandes, qui leur permettent encore de réduire leur prix de revient; ils augmentent ainsi leurs débouchés. Les compagnies de chemin de fer leur donnent des tarifs spéciaux d'exportation, qui leur permettent de livrer au port des marchandises de provenance lointaine, sans qu'elles soient grevées, comme en France, de frais excessifs.

On dit toujours qu'en France la main d'œuvre est plus chère qu'en Angleterre et qu'en Allemagne. C'est une grande erreur en ce qui concerne l'Angleterre, où les ouvriers sont payés plus qu'en France. Quant à l'Allemagne, les ouvriers sont fort bien payés dans les principales industries; leurs salaires les plus inférieurs, de $1^{mk},50$ à 2 marks par jour, ne sont pas loin de 2 francs à $2^{fr},50$ que gagnent en France les ouvriers de même industrie, tels que forgerons, mineurs, tisserands, etc., etc., nous pourrions donc, comme les étrangers, lutter avantageusement et imposer nos produits dans le monde entier si tout concordait à l'économie de production, de transports de chemin de fer et si les producteurs voulaient augmenter leurs débouchés en réduisant leurs bénéfices.

Toutes ces questions intéressent au plus haut point notre commerce extérieur; de même, si nous étudions

la question des frêts maritimes sur les navires français, nous voyons que, partout, ceux-ci sont plus élevés que sur les lignes étrangères; cela tient à de nombreuses causes, dont la principale est sans aucun doute le coût primitif de construction, beaucoup plus élevé en France que partout ailleurs. Il est en effet reconnu, qu'un navire coûte, à construire, au moins 40 p. 100 de plus en France qu'en Angleterre! Aussi, il arrive qu'en France, on construit un navire pendant que, pour la même somme, on en construit deux à Glascow ou à Belfast! Comment pouvons-nous lutter?

Il est lamentable de voir le retard et l'apathie du commerce français dans cette question de la marine marchande, dont on s'occupe tant à l'heure actuelle. Au lendemain du nouveau tarif de douanes, en manière de compensation donnée aux ports, on institua des primes considérables pour la navigation à voile et à vapeur, primes représentant, par exemple, une somme de 10.000 francs pour un voilier de 1.000 tonneaux allant à San-Francisco et retour. On avait supposé que ces sacrifices énormes, que s'imposait la France, donneraient un coup de fouet aux armateurs et aux constructeurs. Il n'en a malheureusement rien été, les constructions neuves ont toujours été en arrière et actuellement il est impossible de trouver dans un port français un voilier au long cours demandant moins du double qu'un voilier à Hambourg ou à Liverpool, et ce, malgré la prime qui constitue à elle seule un appoint élevé dans le bénéfice. Seules les compagnies de navigation ont profité de ces primes pour leurs flottes déjà existantes, mais n'ont fait aucun effort pour les augmenter. Les pouvoirs

publics ont cherché, dans un but louable assurément, mais mal inspiré, à donner ainsi des encouragements à diverses industries. Récemment encore, on a voté d'importantes primes aux raffineurs de sucre. Qui profite de ces sacrifices? Ce sont les grosses maisons, les Say, les Lebaudy, les Sommier et autres. Qu'est-ce que cela peut faire au commerce général que ces industriels gagnent, chaque année, 2 ou 3 millions de plus chacun. La masse ne profite aucunement de ces primes, et c'est de l'argent gaspillé sous couleur de protection à l'industrie française; nombreuses et élevées sont les sommes ainsi sacrifiées sans résultats tangibles.

L'État ne doit pas protéger exclusivement les intérêts particuliers ni les intérêts par trop régionaux; il doit, par contre, largement venir en aide aux efforts commerciaux honnêtes faits de tous côtés, au lieu de toutes ces subventions jetées à telles ou telles régions, qui en profitent au détriment d'autres. Les sommes énormes ainsi dépensées chaque année par l'État, seraient bien mieux utilisées en favorisant les initiatives individuelles qui, souvent, faute d'aide pécuniaire, ne peuvent s'affirmer. Il faut favoriser l'émigration, faire tout le possible pour envoyer des colons français aux colonies ou, à leur défaut, dans les pays d'avenir comme l'Afrique du Sud paraît devoir l'être.

Ce serait de l'argent bien dépensé, et qui donnerait rapidement de bons résultats, d'employer chaque année une cinquantaine de millions à soutenir le commerce extérieur qui, seul, fait la richesse de la France. La devise des protectionnistes est : « En frappant de droits élevés tous les articles étrangers, nous

restreignons notre commerce et limitons notre champ d'action à la France. » C'est possible, mais ce n'est jamais qu'un cercle d'échanges restreint ; l'argent change de mains, reste dans le pays, mais n'augmente pas. Les producteurs sont obligés, qu'il y ait des droits de douanes ou non, d'importer les matières premières pour de fortes sommes ; l'argent français sort ainsi par centaines et centaines de millions. Le pays s'appauvrirait donc en peu de temps si les exportations de produits français à l'étranger n'étaient là pour ramener en France une partie de l'or qui s'en va. Le chiffre des exportations est toujours, d'un milliard, inférieur à celui de nos importations. Si cette situation durait vingt ans, et s'il n'y avait pas l'afflux des étrangers qui viennent dépenser en France pour leur plaisir, nous serions appauvris de 20 milliards. Voilà donc la pierre de touche de toutes les questions économiques sur le commerce de la France. Exportez si vous voulez vous enrichir.

Il serait donc utile au plus haut point qu'on proposât diverses mesures devant favoriser efficacement cette augmentation d'affaires indispensable à la richesse de notre pays.

Certes, les chambres de commerce, les sociétés de géographie commerciale, les sociétés de commissionnaires, font des efforts louables pour améliorer cette situation. M. Amédée Prince, le distingué président de la chambre syndicale des commissionnaires et du commerce extérieur, vient de remettre au ministre un rapport attirant l'attention des pouvoirs publics sur ces importantes questions.

Il faut que chacun apporte sa bonne volonté, des

idées pratiques, du dévouement et surtout des opinions guidées par l'intérêt général et non par l'intérêt particulier. Il n'est pas douteux que, soutenu par les représentants du commerce, le ministre ne puisse faire aboutir les mesures propres à atteindre le but désiré.

Quelles sont ces mesures? Il ne rentre pas dans le cadre de ce livre de faire une étude détaillée de ces questions. Nous indiquerons cependant quelques idées, que notre expérience commerciale nous a suggérées et qui demanderaient peut-être un examen.

Il serait facile d'en trouver d'autres, plus ou non moins pratiques et faisables; une commission sérieuse pourrait en faire une sélection et proposer ainsi une liste de réformes :

1° Modification de la loi militaire, pour les jeunes gens établis à l'étranger, et dispense du service actif après un temps déterminé de séjour;

2° Création de bourses de séjour dans les pays étrangers hors d'Europe pour un, deux ou trois ans, délivrées à un certain nombre de jeunes gens, parlant déjà la langue du pays, sortant du commerce, et choisis, soit par concours, soit par décision des chambres de commerce ou des chambres des négociants commissionnaires;

3° Aide pécuniaire, sous forme et quantité à déterminer, soit par l'État, soit par les chambres de commerce ou chambres syndicales des différentes industries, à ceux des jeunes gens ayant eu une bourse de séjour, et qui auraient, après leur temps de séjour écoulé, présenté par voie du consul un

projet de création d'un magasin ou autre entreprise. Remboursement de cette subvention soit par hypothèque, soit sur garanties;

4° Création d'une société commerciale, avec participation, direction et contrôle effectifs de l'État. Elle aurait pour but de fonder, avec l'aide de ses capitaux, des comptoirs à l'étranger, où elle resterait intéressée dans les bénéfices éventuels. Cette société pourrait ainsi établir ceux des jeunes gens ayant fait de longs séjours ou rempli des missions commerciales à l'étranger, et dont les capacités permettraient de compter sur eux pour l'établissement d'une entreprise commerciale.

5° Avances à consentir aux agriculteurs désirant acheter des terrains de culture, et garanties par hypothèques sur ces terrains. (Voir *Colonie du Cap.*)

6° Subvention de passage ou passage gratuit aux ouvriers, agriculteurs ou autres, possédant un métier et munis de certificats délivrés par les maires de leurs communes, après enquête.

7° Subventions aux missions commerciales, entreprises soit par des chambres de commerce ou des chambres syndicales, à conditions qu'elles rapportent tous documents ou échantillons nécessaires.

8° Création, auprès des consuls, d'agents commerciaux, pris parmi les commerçants, devant fournir, sans aucune responsabilité, tous renseignements, documents, etc., et aider, par tous les moyens en leur pouvoir, les Français venant se fixer dans le pays dans un but commercial ou industriel.

9° Bureaux spéciaux au ministère du commerce, à

la chambre de commerce, donnant des renseignements précis sur les différents points du monde.

10° Publication gratuite de manuels de colonisation, de guides pour les émigrants contenant, pour chaque pays, les renseignements indispensables, etc.

11° Dégrèvement des patentes commerciales aux commissionnaires ou commerçants créant ou entretenant des entreprises commerciales hors d'Europe.

12° Ristourne d'une partie des droits de douane à l'entrée en France, des marchandises ou produits coloniaux, récoltés et envoyés par des Français établis à l'étranger, accompagnés de certificats d'origine signés par le consul français, etc., etc.

Mais s'il est juste de demander l'aide de l'État lorsque cela est possible, il faut surtout ne compter que sur soi et adopter le système anglais, le *self-help*. Avec de l'initiative, de l'ordre et de l'économie, le Français, mieux que tout autre, peut réussir à l'étranger.

Naturellement, on devrait d'abord chercher à s'établir dans les colonies françaises, qui ont coûté et coûtent encore tant d'or à la métropole, bien qu'on ne trouve pas toujours, auprès des gouverneurs de ces colonies, l'aide qu'on serait en droit d'espérer. Cela tient, non pas au manque de bonne volonté de ceux-ci, mais à leur insuffisance générale à pressentir, susciter et diriger les besoins commerciaux. La fâcheuse et tyrannique administration intervient toujours pour entraver les nouveaux colons, et il nous serait facile d'en citer de nombreux exemples. Nous ne pouvons cependant nous empêcher de faire des comparaisons attristantes entre les résultats des colonies françaises, sous l'administration française, et

les résultats d'autres colonies situées sous la même latitude, s'occupant des mêmes produits, ayant les mêmes coutumes et les mêmes mœurs.

Ainsi, comparons la Guyane française, pays maudit et inhabité, avec la Guyane hollandaise, paradis terrestre. La Guadeloupe et la Martinique, ruinées, sans vie, à côté de la Barbade, de la Trinité ou de la Jamaïque. Madagascar, gouffre inépuisable, et la Réunion, à côté de l'île Maurice.

Le Congo français, le Soudan, sans commerce, causes de dépenses énormes pour la métropole, avec le Congo belge, dont le commerce est prospère, et la colonie anglaise de Sierra Leone. Le Tonkin, l'Annam, territoires immenses, très fertiles et habités, sans commerce appréciable avec la France, et les îles Philippines ou mieux encore Java et Sumatra.

Tous ces exemples montrent le vice fondamental de la colonisation officielle; ce ne sont pas des fonctionnaires qu'il faut, ce sont des colons, et l'argent dépensé par ceux-là serait bien mieux employé à favoriser l'immigration et le commerce français dans les colonies.

Un mouvement réformateur se dessine depuis quelque temps; sous la poussée de l'opinion, sous les articles d'hommes compétents, une idée générale s'est formée qu'il faudrait faire quelque chose pour rendre à la France son commerce de jadis, lui ouvrir de nouveaux débouchés dans le monde et lui faciliter l'exploitation de ses colonies: M. Aubert, le distingué consul de France au Transvaal; M. Colomiez, consul de France à Laurenço Marquez, dans leurs rapports commerciaux; M. Roels, le rédacteur du *Temps*, dont

les chroniques sud africaines ont été si remarquées, ont donné de précieux conseils et encouragements au commerce français. Il faut espérer que ces efforts ne resteront pas stériles et ne tarderont pas à marquer une ère nouvelle pour le plus grand bénéfice de la France.

En attendant, les hommes d'initiative doivent chercher leur voie dans les pays étrangers; l'Afrique du Sud toute entière se présente comme un champ magnifique et fécond, ouvert à toutes les énergies, à toutes les capacités.

Le spéculateur, l'ingénieur, à Johannesburg, aux champs d'or du Transvaal, aux mines de diamants.

Les commerçants, dans toutes les villes de l'Afrique du Sud.

Les ouvriers, dans les grandes villes et les centres miniers.

Les fabricants et industriels, au Cap, à Durban et à Johannesburg.

Les agriculteurs et planteurs, dans la colonie du Cap, au Natal, au Mozambique et dans la Rhodésia.

En un mot, chacun peut trouver utilement à employer ses aptitudes dans tous ces jeunes pays ouverts depuis si peu de temps à la vie. Ils sont les derniers venus, mais qui peut savoir où ils s'arrêteront, et si, d'ici peu d'années, ils ne formeront pas des États aussi prospères et aussi riches que la Californie, le Brésil ou la République Argentine.

PREMIÈRE PARTIE

CHAPITRE PREMIER

COUP D'ŒIL SUR LA SITUATION POLITIQUE AU TRANSVAAL. DANGERS DE L'ANNEXION PAR L'ANGLETERRE IMPROBABILITÉ D'UNE GUERRE

Lorsqu'en décembre 1895 éclata la fameuse affaire Jameson, peu de personnes étaient au courant des véritables desseins de cette conspiration inouïe, ourdie depuis de longs mois et préparée sous la haute direction du premier ministre du Cap, M. Cécil Rhodes, qui, dévoré d'ambition, ne craignit pas de faire courir le risque à son pays, l'Angleterre, ou des complications européennes graves, ou, ce qui est arrivé, l'humiliation d'un échec, suivi de l'opprobre général du monde pour sa politique.

Certes, jusqu'à cette date, le rôle de M. Cécil Rhodes avait été superbe en Afrique du Sud: par sa volonté opiniâtre, il avait conquis à l'empire anglais les immenses régions qui forment aujourd'hui le territoire de la Chartered; premier ministre au Cap, il

avait montré à plusieurs reprises, la haute supériorité de son intelligence politique. Possesseur d'une fortune immense, conquise à Kimberley, où il avait fait montre d'une habileté commerciale considérable en formant la De Beers Company, il ne manquait rien à cet homme, si ce n'est le but à atteindre, secrètement désiré depuis son arrivée aux fonctions publiques, but qui consistait et consiste encore aujourd'hui, à s'emparer du Transvaal, de la République d'Orange, voire même de la côte de Mozambique, en tous cas de Laurenço Marquez, amalgamer tous ces pays sous le nom d'États unis de l'Afrique du Sud, et leur donner une constitution indépendante en ne leur laissant qu'un lien léger avec le Royaume-Uni.

Cela fait, il restait encore à Rhodes, pour compléter son œuvre, à relier le Cap à l'Égypte, en achetant à prix d'or une faible partie de territoire au Congo belge; alors ce gigantesque travail eut été achevé, donnant à l'Angleterre un nouvel et immense empire, et consacrant définitivement Rhodes le Napoléon du Sud.

Tout cet échafaudage s'abattit comme un château de cartes, après l'échec de Jameson; l'opinion publique européenne s'émut des dangers qu'avait couru le Transvaal et par contre-coup, l'Europe entière; une protestation violente se fit jour, démasquant le rôle joué par Rhodes et sa bande, aidés en sous main par le ministère anglais lui-même.

Aussi la partie était bien perdue; mais au lieu de supporter avec résignation et avec calme cet échec, au lieu de se montrer reconnaissants de la clémence



Dressée par M. G. Aubert.

L'ANGLETERRE EN AFRIQUE

exagérée dont fit preuve à leur égard le gouvernement du Transvaal, tous ces conspirateurs, les quarante du *Reform Comittee*, à peine revenus à la liberté, cherchèrent, toujours conduits et dominés par les Rhodes, les Barnato, et consorts, comment ils pourraient arriver à leurs fins, c'est-à-dire à monopoliser le Transvaal à leur bénéfice.

Il importe en effet de se rendre bien compte qu'à part la gloire, Rhodes et ses associés poursuivaient également le but de faire main mise sur les mines, de donner le vote aux nègres, de les faire voter pour eux, comme ils ont fait au Cap, et possesseurs de la majorité, ils auraient créé des lois à leur convenance, monopolisé le commerce à leur profit et eussent été ainsi maîtres absolus dans le pays, et maîtres également du marché européen *où ils auraient fait la pluie et le beau temps* avec la plus grande facilité, possédant les mines et les capitaux, faussant les résultats et les bénéfices suivant leurs besoins. Ils voulaient aussi, à la faveur de l'enthousiasme qu'auraient provoqué en Angleterre le succès de Jameson et la conquête du Transvaal, faire les émissions nécessaires pour permettre aux mines *deep levels* de s'organiser et de s'équiper.

On frémit à la pensée de tout ce qui eût pu arriver, si l'expédition Jameson avait réussi, et si le Transvaal était tombé aux mains de ces flibustiers gigantesques.

On comprend donc bien que la ruine de toutes ces espérances entrevues, ne pouvait paraître définitive à ces hommes sans scrupules; n'ayant pu réussir avec leurs propres forces, ils essayèrent et essaient encore

d'entraîner l'Angleterre à déclarer la guerre au Transvaal. Pour atteindre ce but ils imaginèrent plusieurs moyens :

1° Les fameuses réformes;
2° La débâcle du marché minier;
3° La dépression du commerce.

La question des réformes a été assez discutée pour que nous n'y revenions pas ici. Lorsqu'ils eurent compris que l'Angleterre ne pouvait se lancer dans une aventure dangereuse pour le triomphe de ces réformes fort exagérées, les meneurs essayèrent d'une autre corde. Après avoir soutenu le marché minier par leurs achats constants, ils se mirent vendeurs, précipitèrent la baisse qui atteignait au mois d'avril 1897 des limites excessives : l'East Rand tombait à 36 francs, les Rand Mines à £ 15. En agissant ainsi sur le marché, ils voulaient effrayer le Transvaal, lui montrer que sans eux, les mines d'or ne pouvaient vivre, et obtenir ainsi les réformes entières convoitées; pendant ce temps les menaces de l'Angleterre, sa démonstration navale à Lorenço Marquez, faisaient reculer le Gouvernement de Prétoria et rapporter diverses lois prises pour sa propre sécurité.

Mais les réformes n'étaient pas encore faites; une dépression considérable fut exercée sur les affaires de Johannesburg; les mines n'achetèrent plus, n'importèrent que le strict nécessaire; on voulut encore menacer le Transvaal par l'accumulation des ruines et des faillites continuelles.

Heureusement une détente se produisit; le Trans-

vaal céda sur plusieurs points, nomma une commission pour étudier les doléances, en partie justifiées, de l'industrie. En Angleterre, les fêtes du jubilé occupèrent pendant de longues semaines l'attention publique, et le manque d'éléments excitants permit à la situation de s'améliorer.

Actuellement, au moment où nous écrivons, une autre politique a été préconisée et entreprise par les meneurs tout puissants du marché et des mines. Puisque, ont-ils pensé, ni la question des réformes, ni la baisse, ni la dépression commerciale que nous avons causée, puisque toutes ces manœuvres n'ont pu amener l'Angleterre à déclarer la guerre quand même, à s'emparer du Transvaal, eh bien, faisons la hausse, remettons le marché en belle humeur, et à la faveur du *boom* que nous allons faire, nous pourrons émettre les 300 millions de francs qui nous sont encore nécessaires; puisque nous ne pouvons maintenant nous emparer du Transvaal, attendons d'autres circonstances, mais continuons à émettre nos actions.

Il ne faut donc pas se dissimuler que l'objectif continu de toute cette haute banque puissante qui dirige les destinées des mines, est toujours la main mise sur le Transvaal. Il faut examiner cette éventualité et se demander, si comme beaucoup de Français le croient, le pays recevrait de ce chef une impulsion nouvelle, et si l'industrie et le commerce français en profiteraient dans une plus grande mesure.

A première vue, la réponse est affirmative, et l'on dit : si les Anglais s'emparaient du Transvaal, les droits de douane seraient réduits, les transports également, il n'y aurait plus de tripotages, de passe-

droits, etc., etc.; mais en réfléchissant, on peut voir de suite que l'occupation anglaise serait la ruine du commerce et de tout ce qui ne dépendrait pas des mines.

Maîtres du pays, ils commenceraient par donner le vote à tous les indigènes; comme ceux-ci sont employés dans les mines, on les forcerait à voter pour les candidats désignés, qui seraient ainsi les domestiques et exécuteraient tous les ordres donnés par les six ou huit chefs de groupes qui sont directeurs et maîtres de toutes les mines du Transvaal.

Alors, on prendrait toutes les mesures destinées à favoriser les mines et les personnes y intéressées. Les mines feraient leurs importations elles-mêmes, comme le fait la De Beers Company, à Kimberley, monopoliseraient tout le commerce pour leur compte, et ruineraient en peu de temps toutes les industries indépendantes.

Le meilleur exemple de la situation future du Transvaal livré aux Anglais, est donné par Kimberley qui, ville riche et prospère, comptant 30.000 habitants à l'époque des exploitations isolées, a vu ses maisons devenir inutiles, sa population tomber à 15.000 âmes, son commerce diminuer de moitié, dès que la De Beers fut fondée, englobant dans un syndicat tout puissant la presque totalité des mines de diamants de la région.

Nous croyons que nos prévisions se réaliseraient entièrement dès les premiers moments, et à part les dommages et les ruines qui seraient causés aux commerçants européens et français établis au Transvaal, il faut considérer la puissance terrible qui serait

donnée aux quelques personnes maîtresses du pays, puissance formidable dans les mains d'hommes sans scrupules.

Aussi, nous croyons sincèrement qu'il est dans l'intérêt bien compris des Européens de désirer le *statu quo*, quelqu'imparfait qu'il soit, plutôt que d'attendre, avec envie, la prépondérance anglaise, qui, une fois établie, ne permettrait plus à personne de faire son chemin et de profiter du champ fertile ouvert à toutes les énergies et à toutes les volontés.

Certes, notre opinion serait différente, si l'Angleterre s'établissait au Transvaal officiellement, si elle y introduisait sans favoritisme la grandeur de ses libres institutions, en donnant à chacun la liberté personnelle et le respect de la liberté d'autrui, si en un mot, le gouvernement anglais n'entrait dans ce pays que pour lui donner une force nouvelle et l'appui moral et effectif de son intelligence colonisatrice et commerciale. Mais, actuellement, le chauvinisme anglais est encore trop ardent, la rancune de l'échec de Jameson trop vivace, le gouvernement trop inféodé aux Cécil Rhodes et consorts, pour que, si la conquête du Transvaal se faisait, il n'y eut à craindre l'accaparement immédiat, sous les yeux du gouvernement anglais, de toutes les forces vives du Transvaal par ce syndicat dont la puissance énorme est à peine soupçonnée en France.

ÉVENTUALITÉ D'UNE GUERRE DE L'ANGLETERRE CONTRE LE TRANSVAAL

Il y a actuellement les plus grandes probabilités pour qu'une guerre n'éclate pas entre l'Angleterre et le Transvaal; non pas que l'Angleterre ne voulut la faire, en prenant les premiers prétextes venus pour la déclarer, mais des difficultés d'ordre divers l'empêcheront sans aucun doute de donner suite à ses idées de conquête.

D'abord, la réprobation spontanée qui éclaterait en Europe, principalement en Allemagne, et il est probable que cette dernière puissance ne permettrait pas à l'Angleterre de commencer les hostilités. La France même, toute contrainte à la réserve qu'elle soit, ne pourrait laisser l'Angleterre s'implanter en Afrique et devenir une menace constante pour notre grande île africaine, Madagascar.

En outre, en supposant que, profitant d'un conflit européen, l'Angleterre commençât les hostilités, il n'est rien moins que prouvé que les Boers ne leur infligeraient à nouveau défaites sur défaites.

On estime qu'il faudrait au moins 40.000 hommes de troupes anglaises pour lutter avec chances de succès contre l'armée transvaalienne qui, en temps de guerre, compterait sans peine 30.000 Boers, tous excellents tireurs.

A part l'importance de l'entreprise, il faut encore compter sur le climat qui ne permettrait pas à une armée de faire campagne pendant la saison d'été.

Enfin, et chose la plus importante de toutes, il est presque certain que, au premier moment, tous les Boers de l'Afrique du Sud se soulèveraient, sans parler de ceux de l'État libre d'Orange, allié au Transvaal par un traité récent. Car tous les Boers du Natal et du Cap se souviennent des premières luttes contre l'occupation anglaise; même les descendants d'Anglais, sont devenus maintenant Africains et veulent rester Africains avant tout. Loin de vouloir une union plus intime avec l'Angleterre, ils désirent au contraire une liberté de plus en plus grande, et certes, ils s'opposeront de toutes leurs forces au succès de l'Angleterre, succès dont le résultat serait contraire à leurs désirs de prochaine et complète indépendance. De même, il faudrait compter avec la population commerçante de Johannesburg, Allemands, Français, Irlandais, Américains et même de nombreux Anglais, qui ne demandent qu'une chose, la paix et la liberté de travailler, et qui lutteraient aux côtés des Boers contre l'invasion anglaise.

Telles sont les trois raisons importantes et constantes qui tiennent et tiendront toujours en échec le gouvernement anglais, s'il était assez faible et assez téméraire pour se précipiter tête baissée dans une aventure terrible où il aurait à lutter contre l'Europe, contre les Boers du Transvaal et contre l'Afrique du Sud tout entière.

ABSORPTION DU TRANSVAAL

Il est cependant certain que petit à petit, les Boers seront submergés par le flot grossissant d'immigrants de toutes nations, principalement anglais. Peu à peu, cédant devant le nombre, pour vivre tranquilles, pour faire faire à un pays si vivace les progrès nécessaires, il leur faudra donner de plus en plus larges concessions, accorder des franchises et des droits de vote de plus en plus étendus, et fatalement, l'absorption se fera, sans secousse, par une pression lente et formidable de la masse riche et travailleuse, sur les Boers pauvres, faibles, et peu nombreux. Le Transvaal tombera, mais il aura été écrasé par le nombre.

Cette solution fatale ne présente pas les mêmes dangers que la conquête immédiate du pays. D'ici là, l'équilibre aura continué à régner entre les diverses classes de la société, le commerce se sera développé parallèlement aux entreprises minières, et il n'y aura plus le danger de l'accaparement entier des affaires par un syndicat. Alors les relations continueront à rester les mêmes, et il n'y aura rien de changé, sauf la différence de gouvernement.

Nous ne pouvons prévoir l'époque à laquelle se fera cette transformation qui, avant de se terminer, franchira différentes étapes. Mais nous pensons que cela ne saurait tarder de bien longues années, en présence de l'augmentation continue d'immigrants, du développement des mines, du commerce et de toute l'industrie.

En attendant, les Boers changent peu à peu, bien lentement et avec regrets, les lois et les mœurs qui leur sont reprochées si violemment dans la presse anglaise. Au contraire, ils chargent de plus en plus leur code de lois prohibitives de toutes sortes ; ils sentent déjà les premières atteintes du mal qui devra les emporter, et croient l'éviter ou l'éloigner par des précautions légales. Notre opinion est qu'ils ne changeront rien à la marche régulière des événements et au travail du temps, qui, lentement et d'une main sûre, fera, mieux que toutes querelles ou menaces, l'apaisement dans les esprits, l'union dans le travail, et l'assimilation complète et définitive de tous les éléments divers des populations du Transvaal, pour ne faire qu'une race forte, intelligente et indépendante.

CHAPITRE II

COLONIE DU CAP

La colonie du Cap est limitée au Sud, à l'Est et à l'Ouest par l'Océan Atlantique et l'Océan indien ; au Nord, par le Namaqua Land, l'État libre d'Orange, et à l'Est, par la colonie du Natal, le Basuto Land et le Bechuana Land relevant directement du protectorat britannique.

La superficie de la colonie du Cap avec les territoires annexés, inclus le Pondo Land et le British Bechuana Land, est évaluée maintenant à 276.947 milles carrés. La population a été recensée pour la dernière fois en 1892 ; elle s'élevait à 336.938 Européens et 619.547 indigènes (la moitié de ce chiffre est formée par les gens de couleur descendant des croisements des Européens avec les nègres). Comparativement à 1875, le nombre des blancs a augmenté de 100.155 et le nombre des indigènes de 135.346.

VILLES PRINCIPALES

Les villes principales de la colonie du Cap sont : Cape-Town, Port-Élisabeth, Port-Alfred, East London ; toutes ces villes sont des ports situés le long de la



Dressée par M. G. Aubert.

CARTE DE LA COLONIE DU CAP

côte. Les autres villes dans l'intérieur sont : Graham's town à 150 kilomètres de Port-Élisabeth ; King's William's-Town sur la rivière Buffalo, ville importante par sa situation au centre des échanges et des communications avec le Basutoland; Worcester (6.000 habitants) qui a une importance particulière pour la fabrication des chariots à bœufs, des wagons et des Cape carts qui sont usités en quantité considérable dans l'Afrique du Sud; Kimberley (30.000 habitants) (voir mines de diamants), Beaconsfield (12.000 habitants) reliée à Kimberley par un tramway ; Stellenbosh, Beaufort West, Queenstown, The Paarl, Colesberg.

GOUVERNEMENT

Depuis 1872, le « self government » a été institué dans la colonie et maintenant les membres du cabinet relèvent de la majorité du parlement. Le parlement se compose de deux chambres : 1° La chambre des députés qui comprend 79 membres élus pour cinq ans ; pour être électeur il faut être majeur et avoir occupé pendant au moins douze mois avant les élections une maison ou bâtiment d'une valeur de £ 75, ou avoir eu au moins un salaire de £ 50 par an, pouvoir démontrer que l'on peut signer son nom et prouver ses occupations. 2° La chambre haute qui est composée de 24 membres ; mais les électeurs pouvant voter pour cette chambre doivent posséder au moins une propriété d'une valeur de £ 2.000.

IMMIGRATION

D'après les statistiques des douanes, le nombre des passagers adultes arrivés par les ports de mer de la colonie a été de 38.669 en 1896, le nombre des passagers ayant quitté les ports de la colonie a été de 17.695 personnes. Une assez grande partie de ces passagers provenaient du Natal.

ARMÉE

Le corps d'occupation de la colonie du Cap est relativement peu important. Cependant, ces dernières années, en prévision d'une campagne éventuelle contre le Transvaal, l'Angleterre a envoyé presque par chaque vapeur des détachements de troupes, si bien que l'on peut évaluer sans exagération le nombre des soldats de l'armée anglaise actuellement dans la colonie du Cap à environ 10.000 hommes. Régulièrement le corps d'occupation se compose de : Un régiment de riflemen composé de 32 officiers, 84 sous-officiers et 700 soldats ; les volontaires qui sont environ au nombre de 6.000 ; et un corps de police de 1.500 hommes dont 1.000 Européens. En temps de guerre ou de troubles, tout Burgher de la colonie, capable de porter les armes, entre 18 et 50 ans, est enrôlé. La somme dépensée pour l'armée a été en 1896 d'environ £ 211.264 dans lesquelles ne sont pas comprises les dépenses du corps de police qui se montent à £ 130.000.

DÉPENSES ET REVENUS

Les revenus de l'année 1896 se sont élevés à £ 6.903.802 , dont £ 2.418.823 ont été fournies par la taxe, contre £ 5.390.670, total des revenus en 1895.

Le montant des dépenses a été en 1896 de £ 5.653.325, contre £ 5.551.734 en 1894. Les principaux articles du budget des dépenses ont été :

Chemins de fer	£ 1.780.175
Service de la dette	» 1.243.803
Police et prisons	» 380.109
Post office	» 249.004
Travaux des routes et des ponts	» 179.132
Travaux de fortifications	» 190.134
Agriculture et forêts	» 269.704
Enseignement scolaire	» 188.040

Il faut remarquer que, dans la période de 1870 à 1896, les revenus présentent sur les dépenses une différence en bénéfice de £ 4.311.963. Dans le chiffre des dépenses de l'année 1896 sont compris les travaux exécutés dans cinq ports de la colonie répartis ainsi :

Port de Table Bay (Cape-Town)	£ 241.201
— d'Algoa Bay	» 163.263
— d'East London	» 91.200
— de Mossel Bay	» 4.263

DETTE PUBLIQUE

Le montant de la dette publique au 31 décembre 1896 était exactement de £ 27.396.805, sur lesquelles £ 24.728.788 étaient pour le compte du gouvernement et £ 2.668.017 pour ouvrages publics et pour le compte des villes.

Le service d'intérêts a absorbé £ 1.243.803. Le taux d'intérêt est descendu à 4 p. 100 pour £ 16.000.000 et à 3 p. 100 pour £ 7.000.000. Depuis 1875, la dette de la colonie a plus que décuplé ; mais le taux de l'intérêt qui était à cette époque de presque 6 p. 100 est tombé à 3 1/2 et 4 p. 100. La dette de la ville du Cap est de £ 650.850.

IMPORTATION, EXPORTATION ET MOUVEMENT MARITIME

Nous donnons plus loin dans des tableaux spéciaux les détails complets des articles importés et exportés ainsi que le mouvement maritime de ces dernières années.

Importation. — La valeur totale des marchandises importées moins les espèces (£ 836.332), mais y compris les articles importés par le gouvernement, s'est élevé à £ 17.935.039. Sur cette somme considérable £ 12.807.332 ont été importées de l'Angleterre, £ 811.171 des autres possessions anglaises et £ 4.316.536 des autres pays. La valeur des marchandises importées pour la consommation s'est élevée à £ 16.942.864, contre £ 13.285.005 en 1895.

Exportation. — La valeur totale de toutes les exportations a été de £ 16.951.838 sur lesquelles l'Angleterre a reçu £ 16.404.465, les possessions anglaises £ 86.636 et les autres pays £ 460.738. Sur cette somme il faut noter £ 4.646.487 de diamants et 2.408.717 onces d'or d'une valeur de £ 8.252.543.

Mouvement maritime. — Le nombre total des vaisseaux entrés dans tous les ports de la colonie en 1896 a été de 2.384 avec un tonnage de 6.029.097 ton-

nes. Sur ce nombre 2.016 étaient anglais et 368 étrangers.

TRANSIT

Sur les chiffres ci-dessus des importations de la colonie du Cap, des marchandises pour une valeur de :

£	68.882	ont été expédiées	au Basuto Land;
»	32.606	—	au Bechuana Land;
»	845.812	—	à la République d'Orange;
»	5.939 643	—	au Transvaal;
et »	292.382	—	à d'autres pays.

RECETTES DES DOUANES

Les recettes des douanes se sont élevées en 1896 à £ 2.170.049, sur lesquelles la somme de £ 218.229 a été reçue comme droits de transit sur les marchandises expédiées au Transvaal ou autres pays.

CHEMINS DE FER

Le capital engagé dans les constructions de chemins de fer jusqu'en 1896 a été de £ 20.790.288, et le bénéfice net s'est élevé à 8 1/2 p. 100 du capital contre 7 p. 100 en 1895 et 5 p. 100 en 1894. On compte en tout 2.253 milles ouverts au trafic. Les chemins de fer ont transporté en 1896 7.978.652 voyageurs et 1.378.345 tonnes de marchandises. Les recettes générales se sont élevées à £ 4.870.561 et les dépenses à £ 1.921.809.

En dehors des lignes de chemins de fer appartenant au gouvernement, on compte quelques petits tronçons

de lignes dont l'ensemble atteint un développement d'environ 250 milles.

TÉLÉGRAPHES

Il y a dans la colonie du Cap 6.405 milles de lignes télégraphiques et 385 bureaux. Le bénéfice des télégraphes s'est élevé à £ 152.726 en 1896.

POSTES

Le service des postes a transporté en 1896 1.690.965 lettres et 916.988 journaux ; ces chiffres ne comprennent pas le mouvement postal du Transvaal qui expédie maintenant la malle dans des sacs fermés et dont la vérification est rendue ainsi impossible. Les recettes des postes ont été de £ 250.565 et les dépenses de £ 269.693.

BANQUES

Les principales banques de la colonie du Cap sont : La Standard Bank of South Africa Limited, capital £ 4.000.000, dont £ 1.000.000 sont versées; fond de réserve £. 760.000. Cette banque est la plus importante de l'Afrique du Sud et possède des agences dans toutes les villes de l'Afrique. — La Bank of Africa Limited, capital £ 1.575.000, sur lesquelles £ 525.000 ont été versées; fond de réserve £ 97.500. — L'African Banking Corporation, capital nominal £ 2.000.000; £ 997.645 ont été versées, fond de réserve £ 15.000. — Stellenbosh District Bank, capital £ 16.800. — National Bank of South Africa, capital £ 4.002.000

GRAPHIQUE GÉNÉRAL DES IMPORTATIONS ET EXPORTATIONS DE LA COLONIE DU CAP, DE SON BUDGET ET DE SON EXPORTATION DE DIAMANTS DE 1876 A 1896.

Importations (——), Exportations générales (------), Exportation des diamants (........) et Revenus (..........) de la Colonie du Cap de 1876 à 1896.

sur lesquelles £ 502.000 ont été versées; fond de réserve £ 18.200.

MOUVEMENT DES BANQUES EN 1895 ET 1896

Situation au 31 décembre.

	1895	1896
Espèces en banque.	£ 2 461.719	£ 2.778.528
Effets à l'escompte.	» 2.794.103	» 3 228.985
Dépôts à longue échéance . . .	» 3.377.487	» 2.920.847
Dépôts à vue.	» 4.539.997	» 5 291.633

LES FRANÇAIS AU CAP

D'après le dernier recensement, le nombre des Français en 1891 s'élevait à 354 personnes, dont 259 hommes et 95 femmes; depuis cette date on peut calculer que ce nombre a été très augmenté. Si le nombre des Français résidant actuellement dans le pays est faible, en revanche, de nombreux Africains sont de descendance et d'origine française. En effet, au moment de l'Édit de Nantes, une grande partie des protestants français avaient émigré en Hollande et ceux-ci acceptèrent en grand nombre des terres que la East India Cy leur offrait. En 1689, une immigration importante de protestants français se fit vers le Cap. La plus grande partie s'établit dans la ville du Cap même et le long de la rivière Berg; on peut citer comme descendants de Français les noms suivants : Malherbe, Cordier, Du Toit, De Villiers, Jourdan, Mesnard, Fouché, Leroux, Joubert, etc., etc. Mais deux siècles ont fait perdre aux descendants de ces réfugiés tout souvenir même leur langue maternelle, et ils ne parlent plus maintenant que le

patois hollandais. Ils ont abandonné aussi toute idée d'amour pour la France et sont devenus Boers jusqu'au fond de l'âme.

IMPORTATIONS DE LA COLONIE DU CAP

TABLEAU DES IMPORTATIONS DES PRINCIPALES MARCHANDISES DANS LES ANNÉES 1895, 1896 ET DANS LE PREMIER TRIMESTRE DE 1897

		1895	1896	Janv., Févr. Mars 1897
		—	—	—
Appareils d'agriculture.	£	70.020	102.038	27.089
Ale et bière	»	87.961	107.751	31.422
Vêtements confectionnés.	»	738.079	943.410	229.901
Aciers et ressorts pour voitures. .	»	24.264	38.206	»
Sacs de tous genres.	»	105.087	139.043	29.470
Graines.	»	9.565	12.417	»
Bicyclettes	»	38.647	105.856	»
Livres et musique.	»	107.260	130.922	29.964
Chaussures.	»	492.852	584.103	»
Laiton et cuivre..	»	3.808	4.503	»
Articles cuivre ou laiton.	»	11.916	12.141	»
Tabletterie.	»	24.888	28.072	»
Beurre et margarine.	»	100.363	152.840	52.443
Bougies.	»	121.670	90.617	14.179
Munitions.	»	52.927	57.477	»
Ciment.	»	30.861	37.832	11.855
Fromage.	»	51.965	52.182	12.732
Chicorée.	»	12.538	11.185	2.779
Montres et pendules.	»	24.056	35.287	»
Charbon et coke.	»	148.209	175.938	43.858
Chocolat et cacao	»	20.306	18.552	28.653
Café	»	359.668	444.045	91.610
Confiserie et conserves.	»	71.447	91.499	»
Cordages.	»	16.931	21.119	»
Bouchons.	»	8.468	10.356	»
Farine	»	8.085	50.017	6.826
Maïs	»	5.576	147.511	48.656
Avoine.	»	4.896	23.440	7.223
Blé.	»	169.012	484.688	132.158
Autres sortes de farine	»	21.740	57.311	»
Cotonnades.	»	1.029.514	1.210.329	302.641
Coutellerie et quincaillerie.	»	690.259	759.369	254.630

		1895	1896	Janv. Févr. Mars 1897
		—	—	—
Détonateurs et fusées	£	50.444	22.932	»
Produits chimiques et pharmaceutiques	»	339.265	244.517	61.869
Dynamite.	»	486.273	538.245	23.103
Faïences et poteries	»	76.688	94.708	22.626
Gravures, photographies et peintures.	»	7.002	10.069	»
Poisson conservé.	»	67.193	82.404	»
Fruits conservés.	»	19.454	28.681	»
Fruits frais	»	18.713	11.132	»
Articles d'ameublement	»	325.021	421.656	117.533
Verres à vitres	»	11.398	12.953	»
Verrerie	»	66.539	79.708	»
Poudre de chasse	»	16.919	18.441	3.997
Armes	»	55.714	58.107	14.285
Mercerie et modes.	»	1.104.545	1.290.815	322.010
Chapeaux	»	114.979	124.372	25.681
Houblon	»	7.464	8.081	»
Fers et aciers non manufacturés .	»	145.923	155.807	20.225
Fers et aciers manufacturés. . . .	»	236.802	203.276	43.046
Bijouterie et métal blanc	»	101.947	111.910	34.065
Lampes de tous genres.	»	25.936	36.184	»
Lard	»	5.524	10.192	»
Plomb en tous genres	»	17.393	17.851	3.629
Articles de cuir	»	27.071	36.791	166.758 (avec chaussures)
Toiles manufacturées.	»	70.862	92.374	16.835
Machines agricoles.	»	45.594	53.205	»
Machines pour mines	»	1.111.108	1.289.272	»
Machines de tous genres	»	179.505	361.049	377.698
Malt	»	28.252	38.408	»
Allumettes	»	4.312	4.718	»
Viande conservée.	»	75.869	144.930	53.458
Huile minérale pour lampes. . . .	»	59.769	72.632	10.804
Huile pour peinture	»	15.441	17.925	20.018
Huile pour machines.	»	39.521	61.901	»
Huile de tous genres.	»	30.656	30.017	»
Vernis	»	59.898	73.094	»
Matériel photographique.	»	13.994	19.108	»
Tuyaux de fer et de grès	»	55.811	40.153	17.742
Matériel d'imprimerie	»	35.187	36.436	»
Papier d'imprimerie.	»	42.440	54.328	»
Provisions de tous genres	»	165.693	190.515	143.358
Matériel de chemins de fer. . . .	»	126.397	463.046	»

		1895	1896	Janv. Févr. Mars 1897
		—	—	—
Riz.	£	48.292	70.537	28.234
Sellerie et harnais.	»	87.461	509.334	31.145
Sel.	»	2.986	3.789	»
Soiries manufacturées.	»	17.049	29.837	»
Savons de tous genres.	»	123.652	108.568	17.809
Épices	»	9.070	9.572	»
Spiritueux de tous genres	»	234.365	281.250	86.768
Papeterie.	»	227.580	261.775	74.978
Pierres de tous genres.	»	25.641	18.806	»
Sucre candi ou raffiné.	»	47.056	49.966	14.599
Sucre non raffiné et mélasse.	»	299.367	332.988	84.896
Fleur de soufre	»	8.655	8.952	»
Thé.	»	75.831	91.974	12.425
Tabac non manufacturé	»	7.244	11.003	4.538
Cigares.	»	84.744	112.208	33.074
Cigarettes	»	34.301	52.726	»
Autres tabacs	»	35.452	46.715	37.548
Jouets	»	32.398	34.291	»
Papiers peints	»	22.713	24.178	»
Voitures de tous genres	»	58.590	73.951	»
Vins	»	106.713	122.271	24.816
Fil de fer pour clôtures	»	87.211	125.760	»
Bois non manufacturé	»	161.431	243.739	69.076
Bois en planches.	»	108.274	139.179	45.599
Bois manufacturé	»	86.702	109.627	36.359
Tissus de laine.	»	351.319	489.821	140.996
Articles de mineurs	»	334.079	687.515	»
Colis postaux.	»	92.778	185.178	»
Articles importés par le gouvernement.	»	327.400	992.174	»
Espèces	»	5.482.475	836.332	»

ÉCHANGES AVEC LA FRANCE EN 1896

Les importations officielles de la France se sont élevées à un total de £ 127.765, mais ce chiffre est très loin d'être exact comme nous le verrons ultérieurement.

Les principales marchandises relevées par les douanes sont les suivantes :

Vêtements confectionnés	£	489
Dynamite	»	5.432
Tabletterie	»	162
Beurre	»	691
Margarine	»	107
Bougies	»	31
Voitures	»	1.620
Fromage	»	223
Montres et pendules	»	307
Chocolat	»	224
Confitures	»	24
Bonbons	»	821
Cotonnades	»	557
Lingerie	»	59
Produits chimiques	»	352
Porcelaine	»	536
Fruits conservés	»	176
Articles d'ameublement	»	536
Verrerie	»	93
Mercerie et modes	»	6.520
Articles divers	»	1.188
Bijouterie	»	671
Machines pour mines	»	334
— de manufactures	»	1.716
Viande conservée	»	794
Parfumerie	»	81
Articles de photographie	»	85
Plantes et arbres	»	141
Poisson conservé	»	644
Fruits conservés	»	246
Huile	»	99
Légumes conservés	»	1.208
Autres conserves	»	707
Graines potagères	»	1.202
Soieries	»	3.490
Spiritueux	»	55.300
— divers	»	1.720
Papeterie	»	557
Sucre	»	170
Tabac	»	154
Jouets	»	145
Vin	»	35.770
Draperies	»	242
Peintures	»	133
Sculptures	»	29

Ce chiffre de £ 127.765 (3 millions de francs) est loin de représenter la valeur exacte des marchandises françaises importées dans la colonie, mais il est impossible de déterminer exactement quelle est la provenance de tous les articles par suite de l'habitude prise par les commerçants anglais d'acheter directement leurs marchandises à Londres. De plus, il n'y a pas de tarif différentiel suivant les provenances; toutes les marchandises de même espèce payent les mêmes droits, qu'elles soient françaises ou anglaises. Aussi la douane du Cap ne tient-elle pas compte des marchandises provenant d'Angleterre et introduites sous une étiquette française telles que les cognacs ou les spiritueux. Il est à la connaissance de tous que les grosses maisons de Londres qui font l'exportation dans toutes les parties du monde achètent en France des énormes quantités de conserves, de vins, de champagne, de produits alimentaires de tous genres qu'elles font venir à Londres en transit pour les réexpédier ensuite dans toutes les villes. Ces produits ont donc l'air de venir d'Angleterre bien qu'en réalité ils soient expédiés par la France. De même pour la plupart des articles de modes, de mercerie, de nouveautés, rubans, soieries, articles de Paris, les maisons de gros de Londres achètent en France, mettent en stock, et répartissent ces articles dans toute leur clientèle. Il est donc fort difficile d'évaluer même approximativement la totalité des articles d'origine française importés au Cap. D'après les probabilités, nous supposons que le montant total de ces importations, y compris les 3 millions de francs déclarés de provenance française, ne doit pas être

éloigné de 15 à 20 millions. Quelle que soit l'importance de ce chiffre, il est encore très inférieur si on le compare à la part prise par l'Allemagne et les États-Unis. La France pourrait prendre une bonne part dans l'importation des articles suivants : Vêtements confectionnés pour hommes et femmes; la confection française a un renom universel qui est très justifié, les prix sont en général un peu élevés, mais on remarque dans la partie une tendance à les baisser pour se rapprocher de Berlin qui a pris une place prépondérante dans cette fabrication. Les bicyclettes; la France possède une réputation très bien établie. Les chaussures; il y aurait surtout un chiffre important à faire avec les chaussures de dames. Le beurre et la margarine; on voit que sur un chiffre de £ 152.840 la France ne figure que pour £ 800 ce qui est infime (il est cependant probable que la presque totalité des beurres vient de France par l'intermédiaire de Londres). Les bougies en stéarine devraient avoir un écoulement plus considérable bien que l'on emploie presque exclusivement les bougies de paraffine, moins chères et de provenance anglaise ou hollandaise. Les fromages; mêmes observations que pour les beurres. Coutellerie et quincaillerie; ces articles très importants, puisque leur importation s'est élevée à £ 759.000 en 1896, sont tous de provenance anglaise ou allemande, il y a évidemment une place importante à prendre par la France, mais celle-ci ne peut être prise que par l'introduction directe de ces articles, en créant des magasins de détail et par l'envoi de voyageurs connaissant la marchandise et pouvant sacrifier un

voyage pour introduire leurs marques, ne fût-ce que comme échantillons. Les produits chimiques et pharmaceutiques devraient également être exportés sur une plus grande échelle par la France. De même pour les articles d'ameublement où la part prise par la France est tout à fait insignifiante; il est cependant admis que les meubles et la tapisserie français sont supérieurs à ceux de toute autre provenance. Même observation pour la bijouterie, les articles de cuir, la sellerie et harnais, la papeterie, les jouets, les papiers peints, les tissus de laine, les tissus de tous genres; ces articles n'ont pas l'importance qu'ils devraient avoir. Rien à dire des spiritueux, des vins de Champagne et des vins, dont la presque totalité, en tant que marques de choix, est importée de France, soit directement soit viâ Londres; cependant de nombreuses contrefaçons sont expédiées par l'Allemagne et les fabricants français devraient déposer leurs marques dans l'Afrique du Sud ce qui est facile, peu coûteux et permettrait la poursuite des contrefacteurs.

Comment augmenter le chiffre d'affaires de la France? — Le consul de France au Cap a donné sur ce sujet une opinion intéressante à connaître :

« On croit qu'il y a un débouché assez sérieux dans la colonie du Cap pour le marché français, mais il ne faut pas commencer par offrir nos produits aux maisons déjà fondées, au gros commerce qui est plus ou moins intimement lié à Londres; il faut offrir directement nos produits au consommateur d'abord par les maisons de détail et plus tard, lorsque celles-ci

auront réussi à faire connaître et apprécier notre fabrication, par des maisons de gros. Les maisons actuelles de détail qui s'approvisionnent dans le pays achèteront d'autant plus volontiers nos articles qu'ils seront plus connus et plus appréciés. Elles n'achètent pas sur échantillons pour attendre que la marchandise leur soit expédiée d'Europe, elles achètent sur place dans les maisons de gros. Cela est surtout le cas non seulement pour les maisons de détail des villes importantes du littoral, mais surtout pour les petits magasins des villes de l'intérieur appelés stores parce qu'ils débitent toutes sortes de marchandises; la plupart de ces stores ne sont que des succursales de maisons de gros, leurs clients attitrés, le plus souvent forcés, étant liés avec elles par des crédits. Après avoir fait agréer nos produits dans les grands centres du littoral, il faudra étendre les affaires et s'adresser aux détaillants de l'intérieur; mais cela ne peut être que la seconde étape, la maison de gros ou de demi-gros devant avoir sur place un stock important. Il faudrait que des maisons françaises importantes se syndiquassent pour envoyer au Cap un représentant, homme sûr, expérimenté, connaissant à fond la langue anglaise, qui monterait un magasin et offrirait directement aux consommateurs et aux petits détaillants les produits de ses commettants. En admettant que la première année soit absorbée par le voyage, l'étude des articles les plus avantageux à exporter, l'installation, etc., les frais ne dépasseraient pas 25.000 francs, non compris les dépenses de loyer de magasins et de bureaux. Répartis sur cinq où six maisons importantes ou même

plus, 25.000 francs ne constituraient pas un risque très considérable, étant donné qu'ils peuvent conduire, suivant toute probabilité, à un chiffre d'affaires important dans des conditions avantageuses. Le, ou plutôt les représentants, car il devrait y en avoir un spécial pour chaque groupe d'industries similaires, ouvriraient d'abord à Cape-Town un magasin de détail qui se développerait au fur et à mesure que l'importance de la vente croîtrait et pourrait bientôt devenir un magasin de demi-gros. »

Évidemment cette opinion est raisonnée et il serait désirable qu'une tentative fut faite dans ce sens; mais nous croyons très difficile de réunir différents fabricants vendant les articles convenables au pays et disposés à faire cet essai.

Il ne peut être tenté que par un commerçant s'établissant directement sur place avec son propre capital ou par un commissionnaire fondant un comptoir sous la direction d'un gérant. C'est le seul moyen d'arriver à introduire peu à peu un plus grand nombre d'articles français sur place et d'augmenter ainsi le chiffre des affaires avec la France.

Le système des voyageurs de commerce employé avec succès dans les villes de l'Amérique centrale, dans les Antilles et dans différents pays ne peut convenir dans l'Afrique du Sud et nous ne saurions conseiller à des commerçants ou fabricants de l'essayer. Seules, quelques grandes manufactures d'outils, de machines, quelques propriétaires de marques importantes pourront envoyer un représentant intelligent et capable qui partirait, non pas dans le but de faire des affaires et de couvrir ses frais, mais avec l'intention

de montrer simplement sa marque, de la faire apprécier et de la vendre ensuite aux maisons de Londres et de Hambourg faisant seules les affaires des détaillants de la colonie du Cap. Le consul de France dit encore à ce sujet :

« Le commerce du Cap s'approvisionne exclusivement par l'intermédiaire du commissionnaire de Londres. D'abord, nombre de maisons ont à Londres des agences directes, portant la même raison sociale, la maison d'achat à Londres, la maison de vente au Cap.

« Beaucoup d'autres sont liées à des commissionnaires de Londres, et le résultat est, à bien peu de chose près, le même, que ce lien soit le résultat de la force de l'habitude ou d'une sorte de servitude financière.

« On ne peut nier, qu'en théorie, ce système, qui augmente nécessairement le prix des marchandises, des commissions ou des bénéfices de l'intermédiaire de Londres, ne soit défectueux; mais ce qui est vrai en théorie n'a plus la même valeur en pratique.

« L'Afrique du Sud est comparativement peu peuplée, et, sauf pour ceux qu'ont enrichi les opérations minières, le reste est modérément riche, puisque les ressources agricoles ne parviennent pas à alimenter la population.

« La consommation de ce pays, étant donné ses immenses territoires, est donc en réalité minime, comparée au reste du globe, surtout quand il s'agit des articles qui s'adressent à la population européenne et qui affectent plus spécialement Cape-Town, qui en est le centre, de beaucoup le plus important.

« L'agent de Londres peut opérer sur de larges

quantités d'un même article, dont une partie seulement est destinée au Cap, et le reste, réparti par lui dans d'autres pays. Au centre des affaires du monde, il connaît mieux qu'ici les cours, peut plus facilement mettre en concurrence les fabricants et producteurs, et acheter dans de meilleures conditions que ne le pourrait faire le négociant du Cap.

« Pour certains articles s'adressant spécialement à la clientèle européenne : soieries, lainages, lingerie, modes, confections, etc., le commissionnaire achète des soldes à Londres, en fin de saison, et les écoule dans l'hémisphère austral, envoyant à chacun des pays qui se trouvent à contre-saison la part proportionnée à sa consommation.

« Il y a aussi pour le négociant du Cap un avantage à voir les achats, l'emballage et les expéditions centralisées à Londres par une même personne, surtout s'il s'agit de marchandises fines, délicates et chères. Tel envoi du commissionnaire de Londres au négociant du Cap renfermera très souvent des marchandises très diverses, provenant de plusieurs producteurs, souvent rivaux et d'origine nationale différente. Le négociant du Cap est, si je puis m'exprimer ainsi, plus éclectique en matière commerciale qu'aucun autre.

« La constitution sociale de la population blanche de la colonie y prête encore, étant composée d'éléments anglais et hollandais qui tendent chaque jour à se fondre davantage en un élément colonial afrikander.

« Pour le commerce du Cap, l'origine nationale de la marchandise n'est qu'une considération d'ordre secondaire.

« Il n'a pour base que la qualité, le prix, les facilités d'achat, de vente et de transport.

« Il a son agent, son représentant ou son commissionnaire à Londres, parce que cet intermédiaire est mieux placé que n'importe qui et que n'importe où pour l'approvisionner dans les meilleures conditions, et qu'ensuite, le Cap est desservi chaque semaine par des lignes rapides de bateaux postaux sans compter les bateaux intermédiaires et les autres compagnies.

« Il en résulte que le voyageur français qui vient au Cap avec des échantillons et les meilleures références se heurte à une fin de non-recevoir. On lui répond invariablement : Nous ne traitons qu'avec notre commissionnaire à Londres qui a le monopole de l'achat de toutes les marchandises qui nous sont nécessaires.

« Et même dans le cas où les produits offerts directement au Cap présentent une telle supériorité de prix et de qualité ou un tel attrait de nouveauté que le négociant local se trouve en quelque sorte dans la nécessité de les acheter, il a soin d'ajouter que l'affaire ne se traitera pas en dehors de son agent de Londres.

« J'en puis citer l'exemple suivant : Une des maisons les plus importantes de Cape-Town m'avait demandé de la mettre en relations avec une fabrique française pour des produits qu'elle pensait pouvoir obtenir dans d'excellentes conditions dans notre pays.

« Je m'empressai de satisfaire à une telle demande, malheureusement trop rare, mais je fus en même temps prié d'avertir le fabricant français qu'il aurait à traiter avec la maison du Cap par l'intermédiaire de cette dernière à Londres.

« De sorte que le bénéfice du trafic direct qu'aurait désiré d'ailleurs ce fabricant français et avec raison, devient illusoire, et qu'il vaudrait presque autant pour les voyageurs de commerce aller offrir immédiatement leurs produits à Londres, au commissionnaire, plutôt que d'en venir, à grands frais, présenter les échantillons au Cap.

« Est-ce à dire qu'il faut renoncer pour nous à faire des affaires avec le Cap ou se contenter de voir sur ce marché les seuls articles dont la France a, en quelque sorte, le monopole, monopole qu'elle perd, d'ailleurs, chaque jour par suite de fabrications similaires inaugurées par d'autres pays?

« C'est ainsi qu'il existe des articles de mode provenant de Paris, servant de modèles ou de types, copiés plus ou moins servilement à Londres et même au Cap, lesquelles copies, certainement de qualité bien inférieure, mais d'apparence à peu près semblable, étaient vendues à un prix infiniment inférieur à celui de l'article de Paris. »

Cette opinion du consul est parfaitement exacte et il serait absolument inutile de vouloir aller contre ces habitudes.

Il nous paraît donc indispensable de revenir d'une manière absolue au système d'introduction de nos articles par l'intermédiaire de magasins français s'établissant sur place. Il n'y a jusqu'ici que deux ou trois maisons françaises qui prospèrent. Les loyers (entre £ 10 et 40 par mois) sont relativement bon marché, les employés sont peu payés (£ 10 à 15 par mois) et les frais généraux d'un magasin de détail ne seront pas considérables. Par contre, les bénéfices, hors sur

certains articles spéciaux et de luxe, ne sont guère plus élevés qu'ici; il faut faire, comme partout, un certain chiffre d'affaires pour obtenir un bon résultat.

Nous croyons qu'il y a encore place pour les genres de commerce suivants :

Produits alimentaires, vins, conserves et liqueurs, magasins de mercerie, soieries, rubans, etc., articles de Paris, petits bronzes, nouveautés, etc., chaussures de dames, confections pour dames, gants et parfumerie, confiserie, pâtisserie, quincaillerie et outillage, un magasin de librairie et de papeterie française, cafés, restaurants, un bon hôtel français, ...
. . . .
etc., etc.

Nous n'avons parlé dans cette liste que des genres de commerce dans lesquels les Français ont une supériorité incontestable. Mais au Cap, comme ailleurs, tous les commerces sont bons et peuvent être entrepris, seulement il y a une concurrence assez considérable, et il est préférable de ne pas chercher à s'établir dans un genre d'affaires où les Anglais sont actuellement les presque seuls maîtres.

Établissement d'industries dans la colonie du Cap. — A part ces magasins de détail qui peuvent être créés dans la ville du Cap ou dans les villes principales de la colonie, il faut surtout insister sur l'importance que pourraient avoir des fabriques de différents articles établies dans ce pays. En effet, l'Afrique du Sud, comme tout le démontre, est appelée à un avenir commercial important, à présenter dans toutes ses parties des débouchés considérables et, comme

dans tous les pays du monde protégés par des droits de douane, les plus grands bénéfices seront acquis aux producteurs sur place.

La colonie du Cap est le pays le plus propre de l'Afrique du Sud à devenir centre de production de toutes industries. Nombre de ces dernières s'y sont déjà créées, comme nous le verrons dans les tableaux suivants (voir page 62). Mais il y a encore un vaste champ d'activité pour les industriels voulant s'établir. Il est certain que le Transvaal, la République d'Orange, le nord du Natal, la Chartered Company, ne pourront jamais lutter avec le Cap pour l'industrie. Tous ces pays sont moins fertiles que le Cap, ont une population moins civilisée, des moyens de communication défectueux, en un mot une grande infériorité vis-à-vis de la colonie du Cap qui, elle, possède un système de chemins de fer complet, une population de descendance européenne de près de 400.000 habitants, de nombreux troupeaux de bétail, des terrains considérables cultivés et cultivables, enfin tous les éléments d'un pays producteur.

A notre avis, il n'y a pas à hésiter à choisir le Cap comme lieu d'établissement d'une industrie. Jusqu'ici les tarifs de chemins de fer ont rendu coûteux les transports à l'intérieur, vers le Transvaal ou la Chartered Company; mais il est certain que dans un avenir peu reculé de grandes réductions seront forcément appliquées. En outre, les différents pays de l'Afrique du Sud jouissent, comme nous l'avons vu, d'un traité d'union douanière qui leur permet de recevoir leurs produits majorés seulement d'un droit *ad valorem* très peu élevé.

Toutes les industries sont encore bonnes à entreprendre dans la colonie du Cap. En en laissant quelques-unes de côté, des spécialités auxquelles il serait imprudent de vouloir toucher, nous trouvons une liste assez longue dans laquelle il est facile de faire un choix :

Fonderies de fer, construction de machines, construction de voitures, fabriques de meubles, scieries, fabriques de produits chimiques, fabriques de chaussures, fabriques de vêtements, chemises, chapelleries, moulins, fabriques de glace, d'eau gazeuses, de liqueurs, de tabac, cigares, cigarettes, etc.; de savon, bougies, briqueteries, poteries, conserves de légumes, de fruits, de viande, établissements de filatures, peignage et tissage, etc., etc.

Nous avons vu, dans le chapitre consacré à l'agriculture, l'avenir des grandes exploitations rurales. Avec cette liste d'industries, de fabriques, de maisons de commerce diverses, nous voyons que la colonie du Cap offre un champ considérable à nos énergies. Il y a même place pour certains arts libéraux, tels que : professeurs de français, de musique, de peinture, médecins, dentistes, etc. (Pas de notaires ni d'avocats.) C'est, en un mot, un pays complet, marchant à grands pas dans la route du progrès et de la civilisation; il est temps de s'y porter, mais il ne faut pas attendre que toutes les bonnes places soient prises par les Anglais et par les Allemands.

EXPORTATIONS DE LA COLONIE DU CAP

TABLEAU GÉNÉRAL DES EXPORTATIONS DE LA COLONIE DU CAP EN 1895, 1896 ET PENDANT LE PREMIER TRIMESTRE 1897

	1895	1896	Janv., Févr., Mars 1897
	—	—	—
Minerai de cuivre	£ 246.597	218.422	117.325
Diamants. . . . . (carats).	3.622.344	3.558.191	950.739
—	£4.775.016	4.646.487	1.201.859
Or . . . . (onces).	2.317.900	2.408.717	672.240
—	£7.975.677	8.252.543	2 336.377
Plumes d'autruches . . (livres).	353.626	322.453	77.020
— —	£ 527.742	519.539	127.163
Angora	» 710.867	572.230	31.525
Cuir de bœuf et de vache (quantité).	275.305	236.863	55.130
Cuir de bœuf et de vache	£ 111.990	76.808	18.911
Corne.	» 7.641	6.864	1.869
Peaux de chèvres.	» 116.422	89.782	19.398
— de mouton.	» 246.986	229.626	46.288
Laine lavée.	» 95.826	86.752	3.408
— nettoyée.	» 616.256	526.228	87.114
— en suint	» 983.838	1.261.575	337.432
Vin.	» 20 289	21.412	4.041
Poisson salé	» 10.680	6.389	887
— conservé.	» 8.664	14.975	»
Fruits frais.	» »	8.889	6.616
Aloès.	» 2.528	3.408	487
Fleurs et herbes séchées.	» 11.392	20.591	2.619
Ivoire	» 2.022	368 062	»
Confitures	» 9.299	11.459	»
Curiosités diverses.	» 2.472	2.745	»
etc., etc......			

La part prise par la France dans ces exportations est, d'après les tableaux officiels, très insignifiante ; on peut citer entre autres articles :

Les conserves de poisson pour		£ 9.934
Les cuirs de bœufs	—	» 360
Les peaux de chèvres	—	» 4.884
— de moutons	—	» 6.821
Laine en suint	—	» 208

Il n'est cependant pas douteux qu'une grande partie des exportations de la colonie du Cap est destinée indirectement à la consommation de la France ; mais tous ces produits sont offerts sur les marchés de Londres où les fabricants français viennent les chercher. Ainsi la laine, le mohair, les plumes d'autruches et les diamants, qui sont les articles principaux d'exportation, sont consommés en notable partie par des maisons françaises.

TABLEAU GÉNÉRAL DES IMPORTATIONS ET DES EXPORTATIONS EN ANGLETERRE, AUX POSSESSIONS ANGLAISES ET AUX PAYS ÉTRANGERS PENDANT LES TROIS DERNIÈRES ANNÉES.

	1894	1895	1896
Angleterre :			
Importation de.	£ 8.877.632	10.427.201	12.807.332
Exportation pour.	» 13.352.658	16 316.001	16.404.464
Possessions anglaises :			
Importation de.	£ 605.671	736.581	811.171
Exportation pour.	» 56.110	68.011	86.636
Pays étrangers :			
Importation de	£ 1.815.339	2.448.620	4 316.536
Exportation pour.	» 287.770	414.125	468.738

Total général :	1894	1895	1896	1er trim. 1897
Importation. .	£ 11.298.645	13.612.405	17.935.039	4.666.171
Exportation. .	» 13.696.538	16.798.137	16.951.838	4.363.384

INDUSTRIES DU CAP

La colonie du Cap compte actuellement un grand nombre d'industries qui sont pour la plupart toutes florissantes. Il y a place pour un beaucoup plus grand nombre et de ce côté, les Français pourraient trouver

la possibilité de fonder des industries productives.

LISTE DES INDUSTRIES DIVERSES EXISTANT DANS LA COLONIE DU CAP EN 1892

(Date du dernier recensement.)

	NOMBRE d'usines	VALEUR en £ des produits fabriqués
	—	—
Imprimeries, graveurs, dessinateurs et relieurs.	68	277.290
Fabriques d'armes et de poudre	6	13.300
Fonderies de fer et de cuivre, constructeurs de machines, etc	69	95.085
Constructeurs de voitures et selliers.	463	445.571
— de navires	7	12.412
Entrepreneurs de constructions.	124	308.294
Menuisiers, tapissiers, etc.	33	55.172
Fabriques de produits chimiques, huileries et salines.	43	49.902
Mines de cuivre.	6	181.018
— de charbon.	5	42.385
Magasins de chaussures.	101	94.293
Tailleurs	124	194.234
Couturières	185	121.790
Modistes.	64	52.018
Manufactures de cordages	9	9.980
Fabriques de beurre et de fromage.	21	15.953
— de biscuits et boulangeries.	106	428 526
Moulins à blé et à farine	270	884.761
Fabriques de confitures.	14	103.879
— d'eaux gazeuses et de glace	63	79.907
Brasseries.	5	134.630
Distillateurs.	16	62.017
Fabriques de cigares et de tabac	53	81.035
— de savon et de bougies	11	37.786
Tanneries et lavage de laine.	71	881.200
Usines électriques	8	188.975
Briqueteries.	67	55.234
Carrières de pierre et de marbre	6	18.120
etc., etc.......		

La production en 1896, au 31 mai, est estimée comme suit en muids (1 muid équivaut à 3 bushels) :

Blé.	729.216
Orge.	222.830

Avoine	551.501
Seigle	202.512
Farine	576.077
Pommes de terre	250.541

4.579.759 livres de tabac ont été produites. Ces dernières années, on s'est porté beaucoup sur la culture des arbres fruitiers. On comptait au 31 mai 1896 :

Pêchers	1.715.104
Abricotiers	276.043
Pommiers	415.973
Poiriers	346.021
Pruniers	174.936
Figuiers	936.601
Orangers	203.740
Citronniers	30.294

L'exportation des fruits frais et conservés a pris en effet un essor considérable et il y a dans cette industrie une place importante à prendre pour les jardiniers français qui, avec leur connaissance approfondie de la culture des fruits, obtiendraient certainement des résultats intéressants.

Voir article sur l'exploitation agricole.

NOMBRE D'ANIMAUX DOMESTIQUES EN 1896

Chevaux	387.590
Mulets	50.208
Anes	44.362
Gros bétail	2.303.582
Chèvres Angora	4.939.258
Moutons	14.409.434
Autruches	224.953
Porcs	243.027

SALAIRES DU CAP

Voici quelques uns des salaires moyens payés aux ouvriers dans la colonie du Cap :

	Shellings		
Relieurs.	10		
Compositeurs d'imprimerie.	8	à	12
Charpentiers et menuisiers.	13	à	15
Maçons et briquetiers.	10	à	15
Peintres.	8	à	12
Selliers	7	à	16
Ferblantiers.	10		
Forgerons.	9	à	12
Ouvriers tailleurs et cordonniers.	8	à	10
Tanneurs	10		
Tailleurs de pierre	12	à	15
Ouvriers manœuvres avec nourriture.	2	à	3
— sans —	3,6ᵈ	à	5

Domestiques avec logis et nourriture :

Hommes européens.	par mois.	60ˢʰ.
— métis	—	30
Femmes européennes.	—	35
— métis.	—	25

Employés de fermes y compris nourriture :

Surveillants et bergers,	par mois.	de £2 à 3
Domestiques de fermes et vachers. .	—	de » 1 à 2

Les prix ci-dessus sont les prix moyens de la ville du Cap ; ils sont un peu plus élevés à Kimberley et à Port-Élisabeth et moins élevés à Albany et à Worcester.

Une habitation de laboureur coûte suivant le district de £ 1 à 2 par mois et une petite maison pour un ouvrier et sa famille coûte de £ 2 1/2, prix moyen à Cape-Town, à £ 5, prix payé à East London.

PRIX DES DENRÉES A CAPE-TOWN

Farine d'avoine	par livre.	3ᵈ
Farine.	—	2ᵈ
Orge	—	2ᵈ 1/2
Mouton	—	7ᵈ 1/2
Bœuf	—	8ᵈ
Porc.	—	8ᵈ

Bacon	par livre.	$1/3^{d}$
Beurre frais	—	2^{sh}
— salé	—	$1/9^{d}$
Fromage	—	1/2
Thé	—	2^{sh}
Café vert	—	$1/2^{d}$
Sucre	—	3
Riz	—	2^{d} 1/2
Tabac	—	10^{d}
Fruits conservés	—	5
Vin	par gallon.	$2/3^{d}$
Cognac	—	9/6
Bière anglaise	la bouteille.	1^{sh}
— du pays	—	3^{d}
Lait	—	3^{d} 1/3
— conservé	la boîte.	6 1/2
Bougies	par livre.	9^{d}
Pétrole	par gallon.	3^{sh}

PRIX DES VÊTEMENTS

Les vêtements et articles d'habillement sont très bon marché dans toute la colonie du Cap ; on peut compter en moyenne une augmentation d'à peine 20 p. 100 sur les prix d'Europe.

PRIX DES ANIMAUX

Cheval de selle	£ 18
— de trait	» 16
Mule	» 19
Bœuf de trait	» 8
Vache	» 11
Mouton	19^{sh}
Chèvre	24
Porc	4
Volailles	1^{sh} 6^{d} à 2^{sh}

PRIX DE QUELQUES PRODUITS AGRICOLES

Blé	le bushel.	9^{sh}
Orge	—	6^{sh} 2^{d} 1 2
Seigle	—	7 1

Avoine.	le bushel.	6sh 10d
Farine	—	8 1/2d
Pois et haricots	—	10 9d 1/2
Pommes de terre.	—	8 5 1/2
Vin, 1re qualité . . .	le leaguer (128 gallons).	£ 14 2sh
— ordinaire. . . .	—	» 10
Cognac du pays, 1re qualité. . . .	le leaguer.	» 38
— ordinaire.	—	» 30

MINES DE CHARBON

Le charbon ne se rencontre pas en grande quantité dans la colonie du Cap et il y a jusqu'ici peu d'exploitations. Les principales mines sont situées dans le voisinage de Molteno et d'Indwe ; ces deux centres miniers sont reliés au chemin de fer. Une des principales exploitations est celle de la compagnie *Cyphergate*, qui produit environ 18.000 tonnes par an. Le charbon existe encore auprès de Cradock et sur différents autres points, mais peu de compagnies se sont occupées jusqu'ici des exploitations houillères.

CHEMINS DE FER

Comme nous l'avons vu, la longueur totale des chemins de fer dans la colonie du Cap est de 2.253 milles ouverts au trafic en 1896, plus quelques petits tronçons de lignes appartenant à des compagnies particulières. Tous les ports de la colonie sont maintenant en communication avec l'intérieur. Différentes lignes sont projetées et un système de chemins de fer a été voté en 1895. Les lignes suivantes vont être commencées : 1° Une ligne depuis Mossel Bay jusqu'à Graaf Reinet, passant par George-Town, Oudtshoorn; cette ligne, construite en adjudication,

recevra une subvention de £ 375.000 ; 2° une ligne de Sommerset East à Fort Beaufort viâ Cook House et Bedfort avec une subvention de £ 116.250 ; 3° une ligne de Fort Beaufort à King William's-Town viâ Alice avec une subvention de £ 82.500 ; 4° une ligne de Graaff Reinet à Middelburg road viâ Middelburg ; cette dernière ligne sera entreprise par le gouvernement et les frais de construction sont estimés à £ 446.000. De nombreuses conférences ont été tenues ces dernières années, en vue d'abaisser les prix des transports, entre les différents directeurs des compagnies sud-africaines. Jusqu'ici on n'est arrivé à aucun résultat satisfaisant dans l'intérêt du commerce sud-africain ; il est cependant indispensable que des réductions sensibles soient opérées sur les transports des marchandises, qui sont plus chères que dans n'importe quel autre pays du monde, et dont l'exagération est tellement manifeste, que les compagnies de chemins de fer gagnent, presque chaque année, une somme égale à leur capital.

TARIF DES CHEMINS DE FER

TARIF DES PASSAGERS

Les prix des billets simples sont calculés sur le taux de 3 deniers, 2 deniers, et 1 penny par mille pour 1re, 2e et 3e classe ; les billets d'aller et retour sont augmentés de 50 p. 100. Chaque passager a droit en 1re classe à 100 livres de bagages, en 2e classe à 75 livres et en 3e classe à 50 livres. Les voyageurs de commerce ont le droit de transporter le double

du poids accordé aux autres voyageurs et leurs échantillons sont chargés à prix réduit.

TARIF DES MARCHANDISES

Le tarif général des marchandises est calculé au taux de 2 deniers par 2.000 livres et par mille sur les lignes coloniales, excepté le blé, les graines, l'orge et la farine qui sont chargés à 1 penny par mille. Des chargements importants sont transportés à prix réduits. Les chevaux, mulets et bestiaux sont transportés à prix modérés.

TARIF DES TRANSPORTS AUX PAYS LIMITROPHES

1° Destination de Kimberley.

	DE		
	CAPE-TOWN	PORT-ELISABETH	EAST LONDON
Distance en milles	647	485	547
2ᵉ *classe de marchandises.* — Épicerie, eaux gazeuses, bière, alcool, charbons pour usage électrique, meubles, machines de mines, huiles, acide sulfurique par partie de 2 tonnes, poêles et fourneaux, tabac, vêtements, dynamite, outils et marchandises générales, par 100 livres.	$11^{sh}\ 1^{d}$	$8^{sh}\ 6^{d}$	$9^{sh}\ 4^{d}$
3ᵉ *classe de marchandises.* — Ciment, nourriture préparée pour chevaux et bestiaux en parties d'au moins 6 tonnes, matériel d'imprimerie, les 100 livres. . . .	5^{sh}	$3^{sh}\ 11^{d}$	$4^{sh}\ 3^{d}$

Observations. — Le bois est transporté avec une réduction de 33 1/3 p. 100 sur les prix de la 2ᵉ classe; les fers bruts en barres, galvanisés, les rails et les pointes avec une réduction de 10 p. 100. Les machines agricoles et similaires sont transportées au tarif de la 3ᵉ classe augmenté de 25 p. 100.

2° Destination de Johannesburg.

	DE		
	CAPE-TOWN	PORT-ELISABETH	EAST LONDON
Distance en milles	1.015	715	666
2° *classe de marchandises.* — Épicerie, eaux minérales et gazeuses, bière, alcool, meubles en caisses, poteries, menuiserie, huiles, poêles et fourneaux, tabac, vêtements, outils, marchandises générales, papeterie, suif, goudron, machines à peser, fil de fer, plomb, produits pharmaceutiques, parfumerie, allumettes de sûreté, mercerie et quincaillerie, les 100 livres	10sh 10d	8sh 3d	7sh 8d
3° *classe de marchandises.* — Ciment, cyanure de potassium, dynamite, clôtures, gélatine, riz, savon, sucre, bougies, charbons pour usage électrique, bois excepté les planches, machines, solives, fer, tubes et tuyaux, articles de machines agricoles, les 100 livres	9sh 2d	7sh 2d	6sh 9d
4° *classe de marchandises.* — Fer galvanisé, en planches ou autrement, en caisses ou en liens, déclaré inaltérable, farines et blé, les 100 livres	8sh 11d	6sh 8d	6sh 3d
5° *classe de marchandises.* — Marchandises communes, tuyaux en grès, tuiles, ardoises, bois brut, en souches, en bûches, en planches, en solives et en lattes, tous ces articles en quantité minimum de 5 tonnes, par 100 livres	7sh 1d	5sh 3d	4sh 11d

3° Destination de la Chartered Company.

EN TRANSIT JUSQU'A MOCHUDI (protectorat du Bechuana Land)

	DE		
	CAPE-TOWN	PORT-ELISABETH	EAST LONDON
Distance en milles	994	832	894
2° *classe de marchandises.* — Épicerie, eaux minérales, bières, alcool, charbon pour usage électrique, poteries, meubles en caisses, machines de mines, menui-			

	DE		
	CAPE-TOWN	PORT-ELISABETH	EAST LONDON
serie, huile, pétrole, tabac, vêtements, dynamite, outils, acide sulfurique, en lots de 2 tonnes, marchandises générales, les 100 livres.	$10^{sh}\,11^{d}$	$9^{sh}\,4^{d}$	$10^{sh}\,10^{d}$
3ᵉ *classe de marchandises.* — Nourriture préparée pour les chevaux et le bétail, ciment, matériel d'imprimerie, en lots non inférieurs à 6 tonnes, par 100 livres.	$7^{sh}\,11^{d}$	$6^{sh}\,9^{d}$	$7^{sh}\,2^{d}$
Classe spéciale A. — Machines agricoles, bougies, café, dynamite, gélatine, machines de tous genres, tuyaux de fer, roburite, savon, sucre, bois travaillé et fer déclaré inaltérable, par 100 livres. .	$9^{sh}\,3^{d}$	$7^{sh}\,11^{d}$	$8^{sh}\,6^{d}$
Classe spéciale B. — Fer galvanisé en planches ou autrement, emballé en caisses ou en liens, déclaré inaltérable, les 100 livres.	$8^{sh}\,6^{d}$	$7^{sh}\,3^{d}$	$7^{sh}\,9^{h}$
Classe spéciale C. — Bois brut, en bûches, planches, solives, lattes, en lots d'au moins 5 tonnes, les 100 livres . . .	$6^{sh}\,6^{d}$	$5^{sh}\,8^{d}$	6^{sh}

MOUVEMENT MARITIME AVEC LA FRANCE

Les statistiques ne mentionnent pas de navires français entrés dans le port de Cape-Town, ni en 1896 ni en 1895. En 1894, il y a eu deux navires français avec 3.066 tonnes et en 1893, quatre navires avec 7.015 tonnes. Maintenant la compagnie des Chargeurs-Réunis fait toucher à Cape-Town ses steamers à destination de Lorenzo-Marquez et il est à souhaiter que cette facilité donnée au commerce français puisse attirer soit du fret d'aller, soit au retour les laines ou les cuirs qui sont consommés en grande partie par la France.



JETÉE A PORT-ÉLISABETH

MOUVEMENT GÉNÉRAL MARITIME DES PORTS DE LA COLONIE DU CAP EN 1896

NAVIRES D'OUTRE-MER

	NATURE	ANGLETERRE		ÉTRANGER		TOTAL	
		Nombre	Tonnes	Nombre	Tonnes	Nombre	Tonnes
Cape-Town	vapeurs	341	1.252.966	13	19.110	355	1.272.076
	voiliers	117	175.023	112	85.776	229	260.799
Port-Nolloth	vapeurs	5	11.931	»	»	5	11.931
	voiliers	2	1.188	»	»	2	1.188
Simon's-Town	vapeurs	3	4.204	1	3.061	4	7.265
	voiliers	6	5.863	1	1.007	7	6.870
Mossel Bay	vapeurs	»	»	»	»	»	»
	voiliers	»	»	2	1.498	2	1.498
Knysna	vapeurs	1	309	»	»	1	309
	voiliers	»	»	3	1.254	3	1.254
Port-Elisabeth	vapeurs	42	121.162	19	62.337	61	183.499
	voiliers	55	65.838	115	82.712	170	148.550
Port-Alfred	vapeurs	2	154	»	»	2	154
	voiliers	»	»	»	»	»	»
East London	vapeurs	138	1.507.088	1	2.484	139	509.572
	voiliers	13	11.191	21	12.775	34	23.966
St John's River	vapeurs	17	1.309	»	»	17	1.309
Total	vapeurs	550	2.899.123	34	86.992	584	1.986.115
	voiliers	193	259.103	254	185.022	447	444.125

NAVIRES CÔTIERS

	NATURE	ANGLETERRE		ÉTRANGER		TOTAL	
		Nombre	Tonnes	Nombre	Tonnes	Nombre	Tonnes
Cape-Town	vapeurs	253	574.973	15	5.805	268	580.778
	voiliers	61	4.771	4	865	65	5.636
Port-Nolloth	vapeurs	40	13.657	1	1.991	41	15.648
	voiliers	2	1.383	»	»	2	1.383
Simon's-Town	vapeurs	2	3.101	»	»	2	1.383
	voiliers	»	»	»	»	»	3.101
Mossel Bay	vapeurs	197	697.416	5	2.095	202	699.511
	voiliers	2	800	2	587	4	1.387
Knysna	vapeurs	24	10.694	15	6.285	39	16.979
	voiliers	»	»	1	336	1	336
Port-Elisabeth	vapeurs	384	1.347.752	11	7.251	395	1.355.003
	voiliers	3	3.468	10	6.058	13	9.526
Port-Alfred	vapeurs	1	77	»	»	1	77
	voiliers	»	»	»	»	»	»
East London	vapeurs	276	893.652	6	5.156	282	898.808
	voiliers	5	2.483	10	5.746	15	8.229
St John's River	vapeurs	23	2.455	»	»	23	2.455
Total	vapeurs	1.200	3.543.777	53	28.583	1.253	3.572.360
	voiliers	73	12.905	27	13.592	100	26.497
Total général		2.016	6.714.908	368	314.189	2.384	7.029.097

DROITS DE PORT ET DE QUAI

TABLE BAY (CAPE-TOWN)

Droits de tonnage. — 1° Sur toutes les marchandises débarquées ou embarquées pour les ports ou les places dans les limites de la colonie, 2^{sh}6^{d} par tonne.

2° Sur toutes les marchandises d'outre-mer embarquées ou débarquées pour outre-mer, 1^{sh}3^{d} par tonne ;

3° Sur charbon débarqué, 2^{sh} par tonne ;

4° Sur toutes les marchandises embarquées pour ou débarquées de ports ou places en dehors des limites de la colonie, 1^{sh}3^{d} par tonne ;

5° Sur toutes les marchandises débarquées de bonne foi en transit ou provenant d'un navire en détresse, et devant être réexportées, 2^{sh}6^{d} par tonne ;

6° Sur toutes les marchandises embarquées ou débarquées de bonne foi en transit ou provenant d'un navire en détresse, 1^{sh}3^{d} par tonne ;

7° Sur chevaux, mulets, ânes, bêtes à cornes et autruches, embarqués, débarqués ou en transit, 5^{sh} chaque ;

8° Sur veaux, moutons, porcs et boucs, 3^{d} chaque.

Droits de docks sur les navires. — Sur tous les navires entrant dans les docks ou bassins ayant le privilège d'y rester vingt-et-un jours inclus les jours de départ et d'arrivée, par tonne, 6^{d}.

Pour chaque semaine ou partie de semaine en sus de cette période, par tonne 2^{d}.

Pour un navire entrant de nouveau dans les docks ou bassins, dans l'intervalle de quarante jours qui

suivent sa première entrée dans le même voyage, par semaine ou partie de semaine, la tonne 3^{d}.

Si le navire reste dans le bassin plus longtemps qu'une semaine, le droit sera comme à sa première entrée, c'est-à-dire 6^{d} par tonne.

Sur les navires côtiers de 50 tonnes et au-dessous, par tonne et par mois 4^{d}.

Sur les remorqueurs, par tonne et par mois 4^{d}.

Observations. — Les droits ci-dessus sont calculés sur le tonnage brut enregistré, excepté pour les steamers sur lesquels on diminue l'emplacement occupé par les machines.

BASSIN DE RADOUB

Pour les navires de 400 tonnes et au-dessus, par tonne de registre 2^{sh} en plus, par vingt-quatre heures d'occupation ou portion de vingt-quatre heures, 6^{d}. Les navires au-dessous de 400 tonnes payent suivant les arrangements spéciaux faits avec la direction. Tous les navires entrant dans le bassin de radoub seulement pour inspection, nettoyage ou pour être peints paieront des prix diminués de 25 p. 100 sur le tarif ci-dessus.

EAU ET BALLAST

L'eau est mise à bord au tarif de, la tonne, 3^{sh}. Le ballast de pierre est mis à bord au prix de, la tonne, 5^{sh}, et le ballast de terre au prix de, la tonne, 3^{sh}.

TARIF DES MAGASINS DU PORT

Sur toutes les marchandises mises après quarante-huit heures de débarquement dans les magasins ou sur les quais, le tarif est fixé pour deux semaines à 6d par tonne; pour chaque semaine subséquente ou portion de semaine 1sh. Les marchandises restant dans les magasins plus de quatre semaines peuvent être chargées aux risques et frais des consignataires. Toutes les marchandises attendant le chargement, emmagasinées ou restant sur le quai des docks, doivent payer le même tarif que ci-dessus.

PORT DE TABLE BAY

Le port de Table Bay a été amélioré depuis de longues années par d'importants travaux. Les premiers travaux dont on voit encore les traces datent de 1743, époque à laquelle on construisit un môle. Les travaux recommencèrent en 1856 et furent continués jusqu'à ce jour. Il a été dépensé environ £ 2.250.000, pour les travaux du port qui est éclairé tout entier à l'électricité et possède une organisation complète de pompes à incendie et d'appareils de sauvetage. Le port se compose de trois vastes bassins protégés par deux jetées et un bassin de radoub.

TARIF DES PORTS AUTRES QUE TABLE BAY

ALGOA BAY

Droits de quai : Sur la laine embarquée ou débarquée, par 100 liv.		4d 1/2
Sur toute autre marchandise	—	£ 7 6s
Sur les marchandises mises à quai.	par tonne.	8d

Sur les balles de laine ou de mohair, de peaux d'agneaux ou de peaux de chèvres, embarquées des jetées.	par tonne.	3d
Sur chaque cheval, mulet, vache, bœuf, autruche, etc.		1sh
Droit de magasinage	par tonne et par semaine.	1sh

MOSSEL BAY

Droits de port : Sur toute la laine embarquée ou débarquée, p. 100 liv.		3d
Sur toute autre marchandise.	—	£ 7 6sh

Le port du Mossel Bay est encore impraticable aux grands navires : on y fait quelques travaux ; mais actuellement on ne peut débarquer ou embarquer qu'au moyen d'allèges.

EAST LONDON

Droits de port : Sur toute la laine embarquée ou débarquée, p. 100 liv.		6d
Pour toute autre marchandise.	—	10sh
Pilotage : Navires jusqu'à 200 tonnes		£ 2 2sh
— — de 200 à 500 tonnes.		» 3 3
— — de 500 à 1.000 tonnes.		» 5 5
Ballast de pierre.	la tonne.	4sh
— de sable.	—	3

TARIF DES DOUANES DE LA COLONIE DU CAP

La colonie du Cap, la République d'Orange, le Bechuana Land britannique, le protectorat du Bechuana Land et le Basuto Land ont adopté le même tarif de douanes. Tout autre État en Afrique du Sud a la faculté d'être admis à ce tarif, six mois après avoir fait une demande au gouverneur de la colonie du Cap. Suivant les termes de l'arrangement intervenu entre les pays contractants, les droits imposés sur les marchandises provenant de la République d'Orange et du Basuto Land, un quart est donné à la colonie du Cap et les trois autres quarts à la République d'Orange et

au Basuto Land. Le nouveau tarif a été promulgué le 1er juillet 1897.

NOUVEAU TARIF DES DOUANES

Il se divise en quatre classes dont la 1re comporte les articles payant des droits différentiels, la 2e les articles ne payant pas de droits de douanes, la 3e frappe d'un droit *ad valorem* de 9 p. 100 tous les articles non compris dans les classes 1 et 2, et la 4e classe frappe d'un droit *ad valorem* de 20 p. 100 quelques articles spéciaux.

CLASSE 1.

Ale, bière, cidre, excédant 2° à l'alcoomètre, dans des récipients ne contenant pas plus d'un quart impérial	par gallon.	1sh 6d
En d'autres récipients en bois ou dames-jeannes	—	1sh 3d
Acide acétique	—	3sh
Graines connues sous le nom de Kaffirbeads	par livre.	3d
Produits explosifs excepté ceux pour armes à feu	—	3d
Beurre, margarine et autres similaires	—	3d
Bougies	—	2d
Ciment	par 100 livres.	6d
Fromage	par livre.	3d
Chicorées et articles similaires pour remplacer le café	par 100 livres.	£ 16sh 8d
Café brut	—	6sh 3d
Café brûlé, torréfié et mélangé	—	16sh 8d
Cacao et chocolat	par livre.	2d
Lait sucré au non, condensé	par 100 livres.	4sh 2d
Charbon, coke et combustible	par tonne.	2sh
Confiserie, y compris les confitures, les gelées, les conserves, les bonbons, et en général tous les articles fabriqués avec du sucre, moins les préparations médicinales	par 100 livres.	18sh 9d
Céréales et graines comme avoine, orge, maïs, riz, blé, pois, haricots	—	2sh
Poisson salé, conservé, en sauce, fumé, etc.	par livre.	2d
Farine de blé ou autre	par 100 livres.	5sh
Fruits conservés de toutes sortes, en bouteilles ou en boîtes	—	18sh 9d
Fruits séchés de tous genres y compris amandes et noix	par livre.	2

Gingembre	par livre.	2d
Poudre de chasse	—	6d
plus 9 p. 100 *ad valorem*.		
Fusils et armes à feu à un canon	la pièce.	£ 1
— — double canon	par canon.	15sh
Viande cuite, séchée, fraîche, gelée, pressée, en sauce, salée ou conservée, y compris le lard et autres similaires, soupe conservée.	par livre.	2d
Allumettes en boîtes de bois d'au plus 100 allumettes.	par grosse de boîtes.	2sh
— — de 100 à 200 allumettes.	— —	4sh
En plus de 200 allumettes,	par grosse de boîtes de 100 allumettes.	2sh
Allumettes de cire ou fusées, en boîtes ne contenant pas plus de 50 allumettes.	la grosse de boîtes.	2sh
En boîtes contenant entre 50 et 100 allumettes.	— —	4sh
Par 50 allumettes en plus	par grosse de 50 allumettes.	2sh
Mules, mulets, et chevaux hongres	chaque.	£ 1
Huile, paraffine et créosine	par gallon.	3d
Huile anthracite, de houille, de coco, de coton, de palme, etc., ou toute autre huile non raffinée, pour la fabrication de bougies, de savon ou de combustible, excepté les huiles de poisson.	par 100 livres.	£ 10
Huiles essentielles et parfumées	—	£ 20
Huile autre que ci-dessus et huile de poisson	par gallon.	1sh
Pioches et houes	chaque.	6d
Pickles, sauce et autres condiments	par livre.	2d
Pistolets et revolvers	chaque.	5sh
Riz	par 100 livres.	1sh
Sel ordinaire, non compris le sel raffiné ou sel de table.	par tonne.	5sh
Sel brut	—	2sh
Savon, excepté le savon de toilette et les poudres de savon.	par 100 livres.	4sh 2d
Épices	par livre.	2d
Alcool parfumé	par gallon impérial.	£ 1
Liqueurs et cordials au-dessus de 2 p. 100 à l'alcoomètre,	par gallon.	15sh
Les mêmes excédant la force de l'hydromètre de Sykes en proportion pour une plus grande force.	en plus par gallon impérial.	15sh
Sucre de canne non raffiné, mélasse et saccharine.	par 100 livres.	3sh 6d
Autre sucre et sucre raffiné	—	5sh
Suif	—	4sh 2d
Thé	par livre.	4d
Cigares	—	6sh
plus 10 p. 100 *ad valorem*.		
Tabac à priser	—	4sh
Cigarettes, poids brut	—	4sh
Tabac en feuilles coupées	—	3sh 6d

Tabac en feuilles non coupées . . . . par livre. 3^{sh}
Tabac brut . . . . — 2^{sh}
Vinaigre en bouteilles ou en récipients de moins d'un quart impérial. par gallon impérial. 1^{sh}
Vinaigre en plus grands récipients ou en tonneaux. — 6^{d}
Vinaigre concentré . . . . — 3^{sh}
Conserves de légumes de toutes sortes . . . . par livre. 2^{d}
Vins au dessus de 2 p. 100, mais au-dessous de 50 p 100 à l'alcoomètre, non en tonneaux . . . . par gallon impérial. 8^{sh} 6^{d}
plus 10 p. 100 *ad valorem.*
Vins en tonneaux. . . . . — 8^{sh} 6^{d}
(Les mêmes vins pesant plus de 50 p. 100 sont classés comme alcools.)
Bois non manufacturé . . . . par pied cube. 1^{d}
— en planches ou équarris . . . . — 1^{d} 1/2
— de teck . . . . — 3^{d}

CLASSE 2.

Articles libres de droits. — Ustensiles agricoles et machines de tous genres employés dans les entreprises agricoles. Tous les produits bruts du Sud-Afrique importés en transit. Tous les articles produits ou manufacturés dans l'Union, excepté les farines ou similaires fabriquées avec des graines non produites en Afrique du Sud. Matériel d'ambulance importé par hôpitaux ou corps d'ambulance. Ancres et chaînes de navires. Tous les animaux vivants excepté les mules, mulets et chevaux hongres. Armes, munitions et fournitures militaires pour les forces militaires régulières ou volontaires de la colonie du Cap, ou pour les forces régulières ou de Burghers des pays faisant partie de l'Union. Amiante et ses composés. Atlas, globes ou cartes géographiques. Sacs de jute pour graines, laine, charbon et autres minéraux et toile de jute pour sacs. Courroies pour machines. Instruments de musique pour l'usage de l'État ou de municipalités et non ceux importés pour

usage particulier. Os, plumes, ivoire, laine, corne, écaille, peaux, dents et autres parties d'animaux; oiseaux, poissons ou reptiles non manufacturés. Articles pour relieurs tels que carton, cuir, peaux, fils, drap, etc. Livres et musique. Bouteilles et dames-jeannes de verre commun. Boîtes et caisses d'emballage en carton ou en bois. Laiton, cuivre et métal de composition en barres, lingots, feuilles ou tubes. Monnaies et espèces. Voitures, wagons, etc., manufacturés en Sud-Afrique. Orgues, autels et en général tous objets d'église importés pour un corps religieux. Coton, fibres, jute, lin, chanvre, importés à l'état brut. Objets à l'usage du corps diplomatique. Bouchons et bondes. Objets d'art, coupes, médailles et autres, importés comme prix pour expositions, concours ou autres manifestations d'art, de courage, d'industrie, d'invention, etc., si ces objets portent, gravé, le nom du réceptionnaire. Diamants et autres pierres à l'état brut. Photographies, gravures et lithographies. Briques incombustibles. Poisson frais et conservé ou salé, pêché en Afrique du Sud. Fleur de soufre ou autres produits similaires pour la destruction des maladies sur animaux, plantes ou arbres. Fruits frais y compris les noix de coco. Guanos et tous autres engrais. Glaces. Fer et acier en barres, tubes, feuilles, perforés et galvanisés; bruts et non manufacturés, excepté le fer corroyé. Plomb brut, en lingots, en tubes ou en feuilles. Cuir de toute espèce pour bottines, sellerie, harnais et autres usages. Bateaux et tous appareils de sauvetage. Machines montées ou non montées, ou leurs pièces séparées, pour usage électrique, au gaz, à la chaleur, hydrauliques, pneumatiques, ou mues par les animaux

ou par le vent. Tous appareils et fournitures pour électricité ou fabrication de gaz, excepté les fils électriques ou les postes électriques.

Métaux de toutes sortes en lingots, saumons, barres, etc., non désignés spécialement. Wagonnets, corbeilles ou paniers, ou autres ustensiles à l'usage des mines. Papier pour impression et lithographie. Tableaux, peintures et livres illustrés. Tubes et tuyaux de métal ou de grès pour drainage ou irrigation. Potasse et soude. Encre d'imprimerie et lithographie. Machines à imprimer, à lithographier et toutes autres machines pour imprimeurs typographes. Matériel général de chemins de fer. Résine et carbonate d'ammoniaque. Fournitures pour écoles à l'usage de l'Etat ou d'un territoire de l'Union. Statues et autres ouvrages de sculpture. Graines, greffes et plantes. Tondeuses pour bestiaux. Appareils et matériel pour détruire les maladies sur les plantes et les arbres. Lanches pour navires, grues et remorqueurs, à condition que lorsqu'ils seront démolis, les droits seront payés sur les parties séparées. Zinc et fer blanc, en feuilles ou en barres, mais non manufacturés. Tout matériel pour lignes télégraphiques. Rails, portes de fer, ponts, plaques tournantes et autre matériel pour la construction des tramways. Légumes excepté les pommes de terre et les oignons. Appareils de sondage pour eau. Presses et pompes à vin. Vins, spiritueux et bières importés pour les officiers de Sa Majesté. Laine brute. Fil de fer et treillage en fer et tout matériel similaire à l'usage des fermes ou des chemins de fer.

CLASSE 3.

La classe 3 comprend tous les articles énumérés dans la section 1 et dans la section 2, et charge un droit de 9 p. 100 *ad valorem*.

CLASSE 4.

La classe 4 impose un droit de 20 p. 100 *ad valorem* sur les articles suivants :

Bonbons ; articles de confiserie ; cartes à jouer ; tous genres de voitures pour marchandises ou pour personnes, excepté les fauteuils, les voitures de malades, les voitures d'enfants, les bicycles, tricycles et vélocipèdes ; extraits d'odeur et essences ; feux d'artifices ; produits médicinaux et pharmaceutiques ; parfumerie, cosmétique et savon de toilette ; potage concentré, etc.

DROITS DE TRANSIT

Les marchandises à destination du Transvaal sont sujettes à un droit uniforme de 5 p. 100 à la valeur, sauf quelques exceptions telles que : les armes, pistolets et revolvers, les couvertures, les châles, les spiritueux de tous genres, les vins en bouteilles ou en tonneaux, et différents autres articles qui payent un droit additionnel très peu important.

Un drawback sur les droits d'entrée peut être accordé aux importateurs de sucre pour les manufactures de confitures, de conserves ou de pâtisserie.

TARIF DES LICENCES COMMERCIALES ANNUELLES

Boulangers	£ 5
Bouchers	» 5
Loueurs de voitures.	» 10
plus £ 1 par voiture.	
Entrepôts ou magasins	» 20
Prêteurs sur gages.	» 10
Pharmaciens	» 5
Commerçants de détail.	» 3
Commerçants importateurs.	» 12
Agents d'une maison étrangère.	» 25
Marchands de cigares ou de tabac.	» 1 10sh
Dentistes	» 2 10
Médecins	» 5
Avocats.	» 20
Traducteurs	» 2 10

LICENCES SPÉCIALES SUR LE COMMERCE DES LIQUEURS

Licence pour la vente en gros	£ 30
Licence pour un buffet de chemin de fer	» 30
Licence pour un magasin ne vendant que du vin en bouteilles. .	» 30
Licence d'un magasin de détail.	» 40

MARQUES DE FABRIQUE

Les marques de fabrique peuvent être déposées dans la colonie du Cap suivant les stipulations du « Trade marks registration Act », daté de 1894 et 1895. Les frais pour enregistrer une marque sont de 10 shellings pour chaque sorte de marque ou de classe, plus d'autres frais pour la délivrance d'un certificat d'inscription de copie du certificat, etc. Une fois qu'une marque a été enregistrée, les contrefaçons de cette marque sont saisies et les contrefacteurs poursuivis. Toute personne usant d'une marque enregistrée sans l'autorisation du propriétaire est passible de dommages-intérêts ne pouvant pas excéder £ 50.

VALEUR DE LA PROPRIÉTÉ

La valeur totale de la propriété immobilière dans la colonie du Cap est estimée à environ £ 42.000.000.

VENTE DES TERRAINS DE LA COURONNE

Le gouvernement de la colonie du Cap possède encore à sa disposition de vastes territoires répartis sur un grand nombre de points de la colonie. On estime l'étendue de ces terrains à environ 51.000.000 d'acres dont la plus grande partie est située dans les régions du nord. Ces terrains sont en général mis en vente aux enchères et notice en est donnée dans le journal du gouvernement, dans la presse locale, avec les renseignements sur le prix minimum demandé. L'acheteur d'un terrain de la Couronne doit payer au moins le cinquième du prix d'achat dans l'espace de douze mois. Le restant peut porter 4 p. 100 d'intérêt au profit du gouvernement qui prend une hypothèque sur toute la propriété. Le gouvernement garde le droit de construire des chemins de fer sur les propriétés vendues, contre une compensation, et se réserve la possession de l'or, de l'argent ou des pierres précieuses qui peuvent y être trouvés. Des portions de terrain de 4 à 250 morgen (un morgen équivaut 2,11 acres) peuvent être vendues directement par le gouvernement aux colons contre une rente perpétuelle de 5 p. 100 sur la valeur du terrain et aux conditions suivantes : 1° Le colon doit déposer 1^sh^ par morgen. 2° Il ne doit pas posséder dans aucun autre endroit un territoire supérieur à 250 morgen. 3° La vente doit être faite à son

bénéfice exclusif. 4° Une fois en possession de la licence, il doit fixer sur son terrain sa résidence et y demeurer trois ans. 5° Dans l'espace de deux ans, il doit mettre en culture au moins la vingtième partie de son territoire et l'entourer avec une clôture.

De même, des fermes peuvent être offertes à des conditions très favorables. Les acheteurs, qui ne doivent pas être propriétaires de terrains dans la colonie, doivent déposer 5 p. 100 de la valeur en garantie, dans une période de six mois du moment de leur licence, doivent occuper personnellement le terrain pour une période d'au moins cinq ans. Une fois que vingt paiements annuels ont été faits, ils deviennent propriétaires de la ferme. Ces dernières années des territoires considérables ont été mis en vente. En 1894, le gouvernement a vendu ou aliéné 2.576.481 acres et reçu comme prix d'achat £ 179.045; en 1896, il a vendu 3.474.808 acres et reçu comme prix d'achat £ 109.975.

Les prix du terrain non défriché varient surtout suivant que les travaux d'irrigation sont plus ou moins avancés. Tout dépend en effet de la quantité d'eau à obtenir et aussi de la nature de la culture. Dans la partie de la colonie nommée le Karroo (partie sèche et aride), le prix du terrain peut être de 5^{sh} le morgen, variant jusqu'à £ 1, si on trouve de l'eau dans le voisinage; mais si l'eau est abondante et permet une irrigation complète, le terrain coûte alors de £ 2 jusqu'à £ 100 par morgen. Dans les provinces de l'est, les prix varient de 30^{sh} à 40^{sh} par morgen.

IRRIGATION

Pour rendre ces immenses terrains favorables à la culture, il était indispensable d'entreprendre des travaux de puits artésiens ou d'irrigation. La chose fut relativement facile, car toute la partie centrale de l'Afrique peut retenir, en raison de sa surface unie, une forte proportion des eaux pluviales qui s'accumulent dans des réservoirs souterrains placés à une faible distance de la surface.

Le gouvernement de la colonie du Cap acheta pour son compte un grand nombre de perforateurs qui sont mis gratuitement à la disposition des colons. Les résultats obtenus ont été surprenants. De vastes territoires ont été ainsi rendus fertiles et permettent à des milliers de têtes de bétail de trouver des pâturages magnifiques sur un sol où auparavant il ne poussait aucune plante. A part l'irrigation par le système des puits artésiens, le gouvernement s'est appliqué aussi à faire dériver de nombreux cours d'eau pour arroser des contrées entières; sur l'excédent du budget de 1895, le gouvernement a consacré une somme non inférieure à £ 280.000 pour permettre l'irrigation d'environ 30.000 acres de terrains au moyen de la rivière d'Orange. On peut se rendre compte de l'énorme plus value donnée ainsi aux terrains en pensant que dans les parties situées près de Graaf Reinet le territoire ainsi fertilisé a acquis une valeur de £ 200 par morgen, tandis que les terrains situés à quelques milles de distance se vendent à peine de 10^{sh} à 20^{sh} le morgen.

Le gouvernement donne son aide aux colons dési-

rant fertiliser leur territoire en faisant les avances nécessaires qui doivent être garanties par hypothèques et remboursables par sommes annuelles dans l'espace de vingt-quatre ans. Les plans et les devis des travaux sont fournis gratuitement par le gouvernement.

NOTE SUR L'ÉLEVAGE ET SUR LES PLANTATIONS AGRICOLES

L'élevage des autruches qui est maintenant une des richesses les plus importantes de l'Afrique du Sud date d'à peine trente ans. Ce fut en effet en 1865 qu'on commença à élever des autruches. En 1869, M. Douglass, du district d'Albany, ayant perfectionné les incubateurs, donna ainsi à l'élevage une vive impulsion. En 1870, un couple d'autruches garanti pour la reproduction valait couramment de £ 200 à 500. Le nombre des autruches a passé de 21.751, en 1875, à 224.953, en 1896. Les prix de la plume d'autruche augmentant rapidement, un boum se produisit sur l'élevage des autruches de même qu'il s'est produit sur les mines d'or: il atteignit son apogée en 1882 où le prix moyen de la plume fut de £ 4 6^{sh} 2^{d}. Ces prix excessivement rémunérateurs amenèrent un développement subit et considérable de l'élevage. Tous les fermiers se mirent à élever des autruches; il y eut bientôt une surproduction invendable et les prix tombèrent de moitié. Les prix moyens de la livre anglaise de plumes ont été :

En 1860, de.	£ 8	8^{sh}
En 1875, de	» 6	3
En 1885, de.	» 2	6
En 1894, de.	» 1	5^{sh} 1^{d}
Actuellement le prix moyen est de. .	» 1	15

Le prix des oiseaux reproducteurs a également baissé dans les mêmes proportions et on peut maintenant se procurer un couple parfait pour £ 40.

Le gouvernement de la colonie du Cap, craignant qu'on ne se mît à élever les autruches dans d'autres pays, l'essai en ayant été fait en Californie et au Natal, a établi un droit prohibitif qui rend impossible l'exportation des autruches et des œufs : le droit de sortie est de £ 100 pour une autruche vivante et de £ 5 pour un œuf. Bien que le prix des plumes ait diminué dans de grandes proportions, il n'en est pas moins reconnu, de par l'augmentation constante de l'élevage, que cette industrie donne encore de beaux profits. Une autruche donne environ une moyenne annuelle de 20 onces de plumes, ce qui, au prix actuel, fait environ £ 2 de rapport. Les frais généraux ne sont pas considérables[1].

La méthode ordinaire d'élevage des autruches est l'incubation. L'autruche couvant elle-même dans un camp produira de 25 à 35 œufs par an, mais ces œufs auront grande chance d'être cassés ou d'être mangés par les carnassiers. M. Douglass prétend, dans son livre sur l'élevage, avoir obtenu avec un mâle et deux femelles 188 œufs dans une année qui, au moyen d'incubateurs, ont donné 133 petits dont 115 sont arrivés à l'âge adulte.

Les nids sont placés dans des camps réservés de 25 acres et les parents couvent pendant six semaines, le mâle pendant la nuit et la femelle pendant le jour.

Lorsque les oiseaux ont atteint leur développement

1 Pour l'élevage des autruches, consulter : *Ostrich farming in South Africa*, par A. Douglass, éditeurs Cassell et C°, London, et l'étude de M. Raffay, au Cap de Bonne-Espérance. On peut se procurer cette étude au ministère du commerce.

ou les place dans des vastes camps de 2.000 à 3.000 acres. Il est bon, dans l'intérêt même des autruches, de mettre du bétail dans les camps, dans la proportion d'un animal sur 30 acres, car le bétail améliore l'herbe que mange l'autruche.

L'élevage des autruches ne peut être fait qu'en grand et par des hommes d'expérience. Entrepris comme il doit l'être et dirigé par des gens sérieux, il doit donner encore, malgré la baisse des prix, de très jolis bénéfices.

Après les diamants, les produits de l'élevage du bétail entrent pour la plus grosse part dans les exportations et dans la production de la colonie du Cap. Entre la laine, l'angora, les cuirs et peaux, l'exportation a atteint en 1896 une somme de plus de 70 millions de francs. Tout le territoire de la colonie du Cap se prête plus ou moins à l'élevage du bétail.

Moutons. — Les moutons peuvent trouver une nourriture suffisante, dans le Karroo, excepté cependant dans quelques points. Le mouton élevé dans le Sud Afrique est un produit du croisement du mouton mérinos avec des races allemandes et espagnoles. Différentes races se sont d'ailleurs développées et les fermiers ont commencé à reconnaître l'importance d'établir une qualité de laine connue et soignée. Un mouton produit environ 4 livres et demie de laine par an, ce qui, au prix de 4^{sh} à 4^{sh} 1/2 par livre, donne un bénéfice que l'on peut évaluer, frais généraux déduits, à environ 2^{sh}. Une ferme de 6.000 acres dans des conditions courantes de pâturages dans l'Afrique peut élever environ 1.800 moutons, ce qui donnerait un bénéfice d'à peu près £ 150 net : mais

la plupart des fermes ont une importance beaucoup plus considérable et il n'est pas rare de trouver des possesseurs de 50.000 ou 100.000 moutons. Indépendamment de la laine, les peaux sont exportées en Angleterre et la graisse est employée sur place dans de nombreuses fabriques de bougie ou de savon.

Bœufs. — Les bœufs sont aussi une grande ressource de l'élevage, on en compte environ actuellement 700.000; le nombre a diminué énormément depuis plusieurs années par suite de la maladie, de la gale, et surtout ces derniers mois de la peste bovine qui a décimé de nombreux troupeaux. Les bœufs sont surtout employés comme animaux de labour et pour traîner les wagons employés dans l'intérieur par les Boers. Un wagon capable de porter 3 à 4.000 kilogrammes de marchandises est traîné par 16 à 18 bœufs.

Chèvres. — La chèvre commune du Cap a peu de valeur. Dans de nombreux points du territoire, elle n'est employée que pour la nourriture : mais par de nombreux croisements qui ont été faits à grands frais, avec des races de Cachemire, de Perse et d'Europe, on est arrivé à obtenir la race d'Angora dont le mohair donne maintenant des résultats très satisfaisants. Le nombre de chèvres Angora est actuellement de 2.606.000 têtes.

Chevaux, ânes et mulets. — Le nombre des chevaux, des mulets et des ânes ne cesse de décroître par suite de diverses maladies. Le nombre en est tombé de 450.000 en 1891 à environ 350.000 actuellement. Les mulets sont plus résistants à la maladie, quoique cependant la mouche Tsétsé leur soit fatale. Ces derniers temps, la *rinderpest* ou peste bovine a

amené l'augmentation du prix des mules, d'autant plus que celles-ci étaient demandées en grand nombre par la Chartered Company; elles peuvent mieux, dans le Mashona Land, remplacer les bœufs, et le prix est actuellement d'environ £ 15 à 20.

Gale. — La gale est une des plus grandes pestes du Sud Afrique; elle attaque les moutons et les chèvres, abîme la laine et cause souvent la mort de l'animal. Malgré des recherches nombreuses et assidues on n'a encore trouvé aucun remède suffisant pour empêcher ses ravages. On estime que la perte causée par la gale est d'environ 20 millions de francs sur la laine par an; les peaux de moutons et d'agneaux atteindraient le double de leur valeur si les animaux étaient morts sans avoir la maladie. Maintenant des lois sévères ont été émises pour protéger le bétail contre la gale, et tous les troupeaux sont examinés attentivement. Toute personne s'apercevant que la gale a éclaté dans un troupeau doit en faire la déclaration aux autorités, sous peine d'avoir une amende de £ 20 à payer. Il n'est pas douteux, lorsque les différents pays de l'Afrique du Sud se seront unis pour combattre l'introduction sur leur territoire du bétail contaminé, qu'un résultat satisfaisant sera obtenu.

Céréales. — Les céréales peuvent être cultivées dans toutes les parties tempérées et pourvues d'un système d'irrigation. Les deux principaux districts de culture sont le sud-ouest et la province de Queenstown. La moyenne de la récolte de blé varie entre 10 et 40 bushels à l'acre, ce qui constitue une production supérieure à la moyenne générale obtenue

dans le monde. L'agriculture a fait ces dernières années de grands progrès, et les fermiers ont introduit des machines américaines perfectionnées et commencé à employer des méthodes de culture raisonnée. Les principales céréales qui réussissent bien dans l'Afrique du Sud sont le blé, l'avoine, l'orge et le millet. La production a été, en 1896, de :

Blé	729.216	muids
Orge	222.830	—
Avoine	551.501	—
Blé noir	336.415	—
Graines diverses	576.077	—
Paille	35.954.000	bottes
Tabac	4.579.759	livres

Moulins. — Il y a environ 280 moulins dans la colonie du Cap employant mille personnes.

Vignes. — Les vignes sont également pour la colonie du Cap une source de produit importante. Les centres principaux sont situés dans les provinces de l'Ouest, où la culture du raisin a été importée dès l'année 1753 par des huguenots français révoqués par l'édit de Nantes. Ces centres principaux de production sont : Stellenbosch, The Paarl et surtout Constancia, situé près de Wynberg, à quelques milles de la ville du Cap. Toutes les personnes qui voudraient entreprendre la culture de la vigne doivent visiter la ferme Constancia, modèle utile à consulter. La production de la vigne atteint au Cap une importance inconnue dans toute autre partie du monde. On estime que le rendement moyen à l'hectare est d'environ 85 hectolitres, tandis qu'en France il est évalué à 18 hectolitres, ce qui correspond à

une production environ cinq fois plus considérable. Indépendamment du vin et du cognac que l'on retire de la culture de la vigne, une grande exportation se fait du raisin en grappes, dont on envoie environ 250.000 corbeilles par an en Angleterre. Les prix de ces corbeilles de raisin, pesant environ 20 livres, varient de 20 à 25^{sh}. Il y a actuellement 86 millions et demi de pieds de vigne plantés dans la colonie du Cap, qui ont produit, en 1896, 44.431 leaguers, soit plus de 5 millions et demi de gallons de vin et 1 million et demi de gallons de cognac. Cette production est un peu supérieure à celles de 1894 et 1895. Le grand obstacle à l'augmentation continuelle des plantations et des récoltes de vin est la variation énorme du prix d'une année à l'autre, ce qui empêche les fermiers de faire une culture raisonnée et calculée. Les principales variétés produites dans la colonie sont le Drakenstein, le Sherry, l'Hermitage, le Pontac et le Hock. Le prix d'une bouteille d'un bon vin de table dans la colonie est d'environ 6 deniers, et le prix du cognac d'environ 7^{sh} 6^{d} le gallon.

Le phylloxéra a fait son apparition dans différentes contrées et des efforts considérables ont été faits pour prévenir l'introduction de cette terrible maladie. Il est malheureusement reconnu que la plupart des producteurs ou fermiers ne connaissent rien à la culture de la vigne, sauf à Constancia, où les vignobles sont dirigés par des agronomes ayant séjourné longtemps en Europe. Il est certain que si des Français au courant des soins à donner à la vigne entreprenaient cette culture en Afrique, ils obtiendraient rapidement des résultats tout à fait surprenants.

Culture des fruits. — La culture des fruits a déjà un développement considérable dans toute l'Afrique du Sud, et on peut le voir par le nombre d'arbres fruitiers plantés ces dernières années (voir tableau, page 63). Toutes les espèces de fruits d'Europe réussissent à merveille; la différence de température de la colonie permet, comme au Natal, d'entreprendre la culture, soit des fruits tropicaux, soit des fruits européens. Cette culture a été faite jusqu'à présent par les Malais dans la colonie du Cap et par les Hindous au Natal; mais il y a une large place à prendre pour le jardinier français. L'exportation n'est pas encore très importante, bien qu'elle atteigne actuellement plus de 300.000 francs par an; mais, en faisant une comparaison entre la Californie et l'Afrique du Sud, on voit que, dans ce premier pays, l'exportation atteint une moyenne de 400.000 tonnes de fruits et d'un million de caisses de fruits en conserves, et la colonie du Cap est un champ tout aussi favorable à la culture que la Californie; la main-d'œuvre est moins chère, les derniers perfectionnements dans la culture et dans la fabrication sont introduits et il n'y a pas de raison pour que, dirigée par des gens expérimentés, cette industrie ne donne dans la colonie du Cap et au Natal d'aussi bons résultats qu'en Californie. Les principaux fruits dont la culture est déjà commencée sont : les pêches, les abricots, les figues, les poires, les pommes, les oranges, les melons, les citrons, les tomates, etc.; près de la côte, tous les fruits tropicaux tels que grenades, goyaves, ananas, bananes ou olives, sont cultivables et donneraient d'excellents résultats.

Indépendamment des fruits, la culture maraîchère des légumes est une industrie appelée à un brillant développement dans l'Afrique du Sud; elle est déjà pratiquée dans les environs du Cap et dans quelques parties de l'Orange, mais la consommation de la République Sud africaine est considérable, et les prix payés actuellement sur les divers marchés doivent donner une marge de bénéfices considérables [1].

LES MINES DE DIAMANTS

Les premiers diamants furent découverts en 1867 dans le Griqua Land par un nommé O'Reilly. Les principales mines de diamants sont situées au nord du fleuve Orange dans l'ouest de la province du Griqua Land et à environ 4.000 pieds au-dessus de la mer. Dès que la nouvelle de ces découvertes fut connue, un nombre considérable de mineurs et d'aventuriers accoururent de tous les points du monde. Une ville, Kimberley, fut fondée; en 1882, elle comptait déjà 30.000 habitants.

Au début, les mines furent exploitées à ciel ouvert, on creusait au fur et à mesure une immense fondrière au fond de laquelle les nègres et les blancs travaillaient fièvreusement à extraire la terre diamantifère qui était remontée sur le sol au moyen de cables d'acier qui formaient au-dessus de la mine un réseau inextricable. Les trois premières mines les

1. Pour la culture des fruits dans la colonie du Cap, consulter le *Manual of practical orchard-work in the Cape*, par M. P. Mac Orvan et Eustace Pillans; en vente chez W. de Richards et Sons, à Cape-Town, ou à Londres, chez l'agent de la colonie du Cap.

plus importantes trouvées s'appelèrent les mines Du Toit, Bultfontein et De Beers qui se compose de la mine De Beers et de la mine Kimberley. L'exploitation des mines par le procédé à ciel ouvert suivit régulièrement jusque vers 1882; mais à force de creuser de plus en plus profondément, les carrières devenaient de plus en plus grandes et de nombreux éboulements se produisaient, tuant et blessant de nombreux ouvriers, l'eau s'accumulait dans les creux et rendait le travail impossible. En outre, la concurrence énorme qui s'était élevée entre toutes ces mines avait causé un abaissement tel du prix des diamants que les bénéfices retirés de leur vente couvraient à peine les frais d'exploitation.

C'est à ce moment que le fameux Cécil Rhodes, fixé depuis longtemps dans le pays, ayant déjà fait une fortune considérable dans l'exploitation de la mine De Beers, réussit, de concert avec M. Barnato et M. Beit, à fusionner les principales compagnies de la région en une seule compagnie qui prit le nom de la De Beers Consolidated; on a cité dernièrement, à propos de la mort de Barnato, l'histoire de cette séance mémorable prolongée douze heures de suite et dans laquelle ces importants arrangements furent pris entre les trois principaux possesseurs et directeurs des mines de diamants. M. Barnato reçut pour sa part un chèque de £ 5.338.650 dont on montre encore une reproduction à Kimberley. En outre des nombreux avantages qu'ils s'étaient réservés dans la nouvelle compagnie, en considération de leur apport, les quatre principaux fondateurs (Cécil Rhodes, Barney Barnato, Beit, Philipson Stove), étaient



MINES DE DIAMANTS — ANCIEN SYSTÈME D'EXPLOITATION PAR CABLES MÉTALLIQUES



MINES DE DIAMANTS — NOUVELLE EXPLOITATION

nommés directeurs à vie de la compagnie avec, de ce chef, une participation dans les bénéfices qu'on estime devoir atteindre d'ici quelque temps environ £ 100.000 pour chacun d'eux.

Par suite de cette fusion, un monopole s'établit immédiatement dans le commerce des diamants; la compagnie De Beers régit actuellement le marché du monde et peut faire à sa guise la hausse ou la baisse de la précieuse pierre en augmentant ou diminuant à volonté la production qui est inépuisable. Ce monopole, bien qu'ayant causé la ruine de Kimberley et de son commerce, a cependant sauvé les diamants d'une dépréciation considérable qui avait déjà atteint, avant la fusion des mines, une baisse de 50 p. 100 sur les prix normaux. Il est en effet facile de se rendre compte que le diamant qui est un objet de haut luxe a une vente forcément limitée et qu'une production supérieure aux besoins normaux ne peut être écoulée qu'avec un abaissement considérable de prix. Pour maintenir le niveau du prix à un chiffre rémunérateur et constant la compagnie De Beers s'est résolue à ne faire produire chaque année que le nombre de carats convenu avec un puissant syndicat de Londres qui lui achète d'avance toute sa production.

Les trois principales mines de la colonie du Cap sont donc actuellement : la De Beers Consolidated Company, la Kimberley-Mine (dépendant de la De Beers Company), la Bultfontein-Mine. On estime que jusqu'à ce jour les mines de Griqua Land ont produit environ pour 1.500.000.000 francs de diamants.

EXPLOITATION DES MINES DE DIAMANTS

On sait que les géologues admettent l'hypothèse que les diamants ne sont que des cristallisations de carbone pur produites par l'action de la vapeur dans les éruptions volcaniques. Il est donc permis de supposer que les dépôts de gangues diamantifères de ces régions proviennent d'anciennes éruptions de volcans éteints depuis de longs siècles, et dont on ne voit actuellement plus de trace.

La gangue diamantifère a pris le nom de *bleu*.

L'exploitation se fait maintenant, comme dans les mines d'or, au moyen de galeries souterraines dans lesquelles les Cafres sont occupés nuit et jour à extraire de la terre le *bleu* qu'ils chargent sur des petits wagons genre Decauville. Une fois extraite de la terre, la gangue diamantifère est transportée par wagonnets sur d'immenses champs où elle est étendue par couches pour être soumise, pendant plusieurs mois, à l'action de la chaleur et de l'air ainsi qu'à de nombreux arrosages. La gangue, au bout d'une exposition de plusieurs mois, se désagrége et est pulvérisée en petits morceaux qui sont alors traités au moyen de machines ingénieusement combinées.

Tout d'abord, se fondant sur le principe du poids spécifique du diamant, on extrait du *bleu*, au moyen de machines entraînées dans un mouvement de gravitation, toute la matière boueuse et sans valeur. Les résidus contiennent les diamants qu'on ne peut encore découvrir. Ces résidus sont alors confiés à une machine nommée pulsateur, qui opère une sorte de triage mécanique des pierres. Après ces opérations,

il reste encore le travail le plus important, qui ne peut être fait par une machine : la recherche des diamants par les nègres.

Les résidus sont exposés sur de longues tables devant lesquelles les Cafres sont occupés activement à rechercher les pierres qu'ils croient être des diamants. Leur œil est tellement exercé à ce travail, qu'il est bien rare qu'ils se trompent. Des gardiens européens exercent sur ces tables une surveillance de tous les instants, car la tentation est forte et l'habileté des Cafres inouïe à cacher, dans les plus intimes parties de leur corps, les diamants qu'ils peuvent soustraire à la surveillance. Les diamants ainsi séparés sont placés dans des boîtes fermant à clef qui sont portées tous les jours dans les coffres-forts de la compagnie.

On les soumet là à de nouveaux triages, à des expertises et ils sont enfin expédiés en Europe, après avoir été signalés de la façon la plus exacte à un bureau spécial, le Detective Office, qui prend note du poids et de la forme, de la nuance et enfin de tout détail sur chaque pierre sortant de la mine. Ce bureau a été créé pour remédier autant que possible aux vols énormes qui se commettaient journellement à Kimberley.

Ces vols, bien qu'ayant diminué, s'élèvent encore à plus de 5 millions de francs par an et ont nécessité, pour leur répression, une série de mesures de police trés ingénieuses, parmi lesquelles la précédente est une des plus efficaces; il est en effet impossible de vendre actuellement un diamant si l'on ne peut prouver la légitimité de la possession, ce qu'il est facile de constater avec le Detective Office, qui délivre

une sorte d'extrait de naissance pour chaque diamant.

Ces mesures sévères préventives, augmentées de lois draconiennes contre le vol et le recel des diamants, ont atteint à peu près le but proposé, mais il sera impossible de supprimer d'une façon absolue le commerce des diamants volés. Les nègres et les revendeurs sont trop habiles pour ne pas trouver toujours un nouveau moyen d'échapper au contrôle. Il est reconnu que l'origine de plusieurs grandes fortunes sud-africaines provient en grande partie du commerce illicite des diamants.

COMPAGNIE DE BEERS

Il peut être intéressant d'avoir quelques renseignements sur cette importante compagnie, qui est actuellement la plus grande du monde. Le capital de cette compagnie est maintenant de £ 3.950.000 d'actions, et avec les obligations, il atteint £ 9.300.000. Le bénéfice total du dernier exercice 1895-1896, y compris le report des années précédentes, s'est élevé à £ 2.019.086, soit environ la moitié du capital total de la compagnie. Le rendement total par load a été de 0,91 carat. La valeur moyenne par load a été de 24^{sh} 4^{d}. La valeur moyenne par carat produit, de 26^{sh} 9^{d}. Le fonds de réserve, placé en consolidé anglais, s'élevait au 30 juin 1896 à £ 1.112.172. La quantité de minerai diamantifère sur le Karroo, au 30 juin 1896, était de 3.674.357 loads, en augmentation de 222.337 loads sur l'exercice précédent, et la compagnie a fait figurer sur ses livres la valeur de ces minerais à raison de 1^{sh} 6^{d} par load, tandis que nous venons de voir que la valeur moyenne obtenue


De Beers Consolidated Mines, Limited.

No 5050 ✓ Kimberley 18th July 1889

The Cape of Good Hope Bank Limited

KIMBERLEY BRANCH

Pay Liquidators Kimberley Central D. Mg Co. Ld. or Order

Five millions three hundred & thirty eight thousand six hundred & fifty pounds Stg

£ 5.338.650

Secretary. Directors

This Cheque must be endorsed by the party to whom it is Payable

FAC-SIMILÉ DU CHÈQUE DE £ 5.338.650 REMIS A J. B. BARNATO EN PAYEMENT DES MINES DE DIAMANTS VENDUES PAR LUI A LA DE BEERS Cy Ld.

par load avait été, dans l'année, de 24^{sh} 4^{d}. Les dividendes payés en 1896 ont atteint 36 p. 100 de la valeur nominale, plus un boni de 4 p. 100. La part, suivant conventions, réservée aux directeurs à vie, s'est élevée en 1896 à £ 120.365.

La compagnie ne publiant ses rapports qu'au mois de mars, pour l'année allant du 1er juillet au 30 juin, il ne nous est pas possible de donner le chiffre de l'année 1897. Cependant, un dividende de 20^{sh} par action, pour le deuxième semestre finissant au 30 juin 1897, vient d'être déclaré et les bénéfices totaux de l'année se sont élevés à £ 2.399.000. On peut voir, par ces chiffres, l'importance considérable de cette compagnie. Si aucune autre nouvelle mine n'est découverte, il est probable que ces bénéfices iront encore en augmentant, la compagnie étant maîtresse, comme nous l'avons vu, d'augmenter la production à son gré, suivant l'importance du contrat qu'elle fait chaque année avec le syndicat anglais qui lui achète ses diamants.

	CARATS	£ STERLING	PRIX MOYEN par carat.
	—	—	—
1883.	2.312.248	2.359.456	£ 1 0^{sh} 4^{d} 3/4
1884.	2.204.786	2.562.623	» 1 3 2 3/4
1885.	2.287.263	2.228.680	» 0 19 5 1/4
1886.	3.047.639	3.261.574	» 1 1 4 3/4
1887.	3.646.900	4.033.583	» 1 2 1 1/4
1888.	3.565.780	3.608.218	» 1 0 2 3/4
1889.	2.749.204	4.090.187	» 1 9 9 1/2
1890.	2.415.655	3.558.944	» 1 11 1 1/2
1891.	2.837.503	3.462.428	» 1 4 4 27/32
1892.	2.898.092	3.637.053	» 1 5 1 13/16
1893.	2.813.744	3.834.311	» 1 7 3 1/32
1894.	2.737.793	3.350.635	» 1 4 5 23/32
1895.	3.031.617	3.816.737	» 1 5 2 1/8
1896.	3.146.200	3.884.702	» 1 4 8 21/64

Les dépenses annuelles de la compagnie De Beers, pour travaux de mines et salaires, s'élèvent à environ £ 1.100.000.

CAPITAL DE LA DE BEERS

Le capital se décompose en :

Actions ordinaires de £ 5			£ 3.948.955
Obligations	5 p. 100	amortissables au pair	» 3.283.000
—	4 1/2 p. 100	—	» 289.000
—	7 1/2 p. 100	non amortissables	» 721.500
—	4 p. 100	—	» 1.057.000

RÉSULTAT DE L'EXPLOITATION PENDANT LES QUATRE DERNIÈRES ANNÉES.

	RECETTES	DÉPENSES	BÉNÉFICE BRUT	BÉNÉFICE NET
1893	£ 3.360.000	£ 1.224.000	£ 2.136.000	£ 1.606.000
1894	» 2.803.000	» 991.000	» 1.812.000	» 1.340.000
1895	» 3.391.000	» 1.213.000	» 2.178.000	» 1.929.000
1896	» 3.591.000	» 1.129.000	» 2.462.000	» 2.149.000

DIVIDENDES DE LA COMPAGNIE DE BEERS DEPUIS SON ORIGINE.

		MONTANT	P. 100 DU CAPITAL
31 décembre	1888	£ 188.329	5 p. 100
30 juin	1889	» 394.786	10 —
31 décembre	—	» 394.895	10 —
30 juin	1890	» 394.895	10 —
31 décembre	—	» 394.895	10 —
30 juin	1891	» 394.895	10 —
31 décembre	—	» 493.619	12 1/2 p. 100
30 juin	1892	» 493.619	»
31 décembre	—	» 493.619	»
30 juin	1893	» 493.619	»
31 décembre	—	» 493.619	»
30 juin	1894	» 493.619	»
31 décembre	—	» 493.619	»
30 juin	1895	» 493.619	»
31 décembre	—	» 710.811	18 p. 100
30 juin	1896	» 987.238	25 —
31 décembre	—	» 789.791	20 —
30 juin	1897	» 789.791	20 —

VILLE DU CAP

La ville du Cap compte une population de 50.083 habitants sur lesquels 25.253 sont d'origine européenne. Les distances de Cape-Town sont : de Southampton 5.978 milles, de Madère 4.672 milles, de Sainte-Hélène 1.613 milles, de Kimberley 647 milles, durée du trajet 34 heures ; de Blœmfontein 750 milles, durée du trajet 35 heures ; de Johannesburg 1.014 milles, trajet 50 heures ; et de Barberton 1.323 milles avec un trajet de 83 heures.

Hôtels.

Hôtel International.	environ	10^{sh} 6^{d}	par jour.
— Central.	—	»	—
Poole's Hôtel.	—	10^{sh}	—
Commercial Hôtel	—	»	—
Royal Hôtel.	—	12^{sh} 6^{d}	—
Grand Hôtel.	—	15^{sh}	—
Hôtel Metropole.	—	10^{sh}	—
White House	—	7^{h} 6^{d}	—
Madeira House Boarding house. . .	—	»	—
Vernon House	—	»	—

A part ces hôtels, il y a encore dans la ville de nombreuses pensions de famille que l'on peut recommander de préférence aux personnes faisant un long séjour. Les prix des hôtels ne comprennent naturellement pas les vins ou boissons qui sont d'un tarif assez élevé.

Restaurants. — The Opera House. Restaurant de la gare. Kamp's Café.

Clubs. — Les principaux clubs sont : le City club, le civil service Club, le South Africain Club, le Deutsches Haus, lieu de rendez-vous de tous les Allemands qui sont fort nombreux dans la ville, etc. On compte aussi de nombreux clubs de sports et d'athlétisme.

A Green Point, situé à peu de distance de Cape-Town, on trouve un vélodrome, une piste de courses, de nombreux terrains de football et de cricket.

Journaux. — Les principaux journaux du Cap sont : le *Cape Times*, le *Cape Argus*, le *Wynberg Times*, le *South African Telegraph*, la *South Africain Revew* (hebdomadaire), *The Cape Register* (hebdomadaire), le *South Africain Trade Journal* et le *Ons Land* (hollandais).

Tramways et omnibus. — De nombreuses lignes parcourent la ville dans différentes directions, les prix varient de 3 à 6^d suivant le parcours.

Cabs. — Pris à la course pour deux personnes 6^d par demi mille et 1^{sh} par mille. Quand il y a plus de deux personnes, les autres payent 6^d en plus par mille. A l'heure $2^{sh}\,6^d$, la première heure et 2^{sh} pour les heures suivantes.

Bagages des passagers. — Les bagages des passagers sont transportés sans frais du navire à la douane, excepté un droit de 4^d par colis. Il est en général commode de se servir d'un agent en douane qui fait toutes les déclarations et fait examiner les colis rapidement.

Poste restante. — La poste restante est située dans Saint-Georges street et est ouverte de huit heures du matin à cinq heures du soir.

Théâtres. — Il y a seulement un joli théâtre à Cape-Town contenant environ 1.000 places, plus différents cafés-concerts qui sont presque tous fermés en hiver.

Principaux monuments. — Les principaux monuments de Cape-Town sont : l'hôtel du gouvernement



VUE DE CAPE-TOWN A VOL D'OISEAU

entouré de beaux jardins; la maison du parlement terminée en 1886 et qui a coûté £ 225.000, la station de chemin de fer et l'hôtel des postes; la bibliothèque et le muséum où l'on peut remarquer une superbe collection d'antilopes africains et d'oiseaux. Il y a plusieurs églises protestantes et catholiques.

The Castle. — The Castle, maintenant résidence du gouvernement militaire, est un vieil édifice commencé en 1666 et qui a servi pendant longtemps de prison.

La ville compte plusieurs marchés bien aménagés.

Eau. — L'eau est amenée dans Cape-Town par les réservoirs de la montagne de la Table. La consommation journalière est d'environ 1.500.000 gallons.

Éclairage. — L'éclairage des rues et du port est tout à l'électricité et l'on aperçoit la ville illuminée à 10 milles de distance.

Environs de Cape-Town. — Les environs de Cape-Town sont particulièrement jolis surtout à l'ouest de la baie où l'on trouve Green et Sea Points. Ces deux endroits sont couverts de villas pittoresques sur une longueur de plus de 3 milles et sont reliés avec la ville du Cap par le chemin de fer et le tramway. Les commerçants aisés de Cape-Town demeurent presque tous à Green Point.

Ronde Bosch. — Ronde Bosch qui compte environ 4.000 habitants est également une des principales villégiatures et contient les plus jolies maisons des environs de Cape-Town.

A quinze minutes de la station est Groote Schuur, résidence de Cécil Rhodes; c'est une vaste maison de style hollandais dont l'intérieur est meublé de nom-

breux spécimen de l'époque de l'occupation hollandaise. On peut visiter la propriété pendant l'absence de Cécil Rhodes.

Wynberg. — Population 5.500 habitants. Wynberg est située près du domaine des vignes de Constancia et est une jolie petite ville renommée pour sa salubrité ; c'est une garnison importante de troupes d'occupation.

Montagne de la Table. — Avec son magnifique port, qui fait rivaliser la ville avec Naples ou Rio de Janeiro, le grand charme de Cape-Town est la montagne de la Table qui, située juste derrière la ville, atteint une hauteur de 3.600 pieds coupant le ciel avec sa ligne droite de 2 milles de long. La montagne est flanquée à droite par le Lion's Head de 200 pieds et à gauche par le Pic du Diable (Devil's Heak). L'ascension des montagnes est recommandée aux touristes qui ne regretteront pas la petite fatigue. Il est indispensable, si l'on ne fait pas l'ascension avec une personne du pays, de prendre un guide à cause des nombreux précipices et ravins que l'on trouve sur la montagne.

Excursions. — On doit conseiller fortement au voyageur restant quelques jours à Cape-Town de faire une ou deux excursions autour de la ville. Les deux principales que l'on peut faire en une journée sont : 1° Celle autour de la montagne Lion's Head (voiture environ 10^{sh}). 2° La plus jolie qui, en partant de Victoria road, passe à travers Camps Bays, Houts Bay, Constancia, Wynberg et retour (33 milles) ; le prix d'une voiture pour cette excursion est de 40^{sh} pour les carts ou petites voitures à quatre roues en usage dans



ADDERLEY STREET — CAPE-TOWN

toute l'Afrique du Sud, sans ressorts, traînées par deux petits chevaux trottant vite et conduites en général par un Malais ou un métis coiffé d'un énorme chapeau de paille. Pour une société de cinq ou six personnes, il faut prendre un break à quatre chevaux dont le prix est de £ 3 à £ 4, pourboire en sus. Cette excursion est sans contredit la plus jolie que le voyageur puisse faire dans l'Afrique du Sud ; elle rappelle dans différents endroits la route de la Corniche à Nice, mais il y a là une diversité de végétation et de points de vue pittoresques tout à fait remarquables. On passe à travers Constancia, lieu de production du meilleur vin de la colonie du Cap ; on y remarque les vignes du gouvernement (Groot Constancia) qui contiennent plus de 140.000 ceps. A 3 milles environ de Constancia sont les plantations de vignes de Tokai qui sont le modèle de toutes les plantations au Sud Afrique ; c'est là qu'on produit ces énormes grappes de raisin qui sont expédiées par tous les bateaux-poste en Angleterre. Cette excursion est également curieuse par les nombreuses autruches, les casoars, les antilopes et les zèbres que l'on rencontre dans les propriétés avoisant la route (voir chapitre spécial sur l'élevage des autruches).

LISTE DES MAISONS DE COMMERCE DES PRINCIPALES VILLES DE LA COLONIE DU CAP

CAPE-TOWN OU LE CAP

Agents en douane. — Bate et C°; Divines, Gate et C°; A.-R. Makensie et C°; A.-R. Mellish et C°; Wilmot C°.

Agents de publicité. — Argus printing and publishing C°; Edwards et C°; S. Woolven.

Banques. — African banking corporation; Bank of Africa; Caisse d'épargne; Cape of Good Hope Saving Bank; Standard Bank.

Agences de navigation. — Aberdeen Line; Albion Savill C°; Bucknall Brothers; Bullard King C°; Castle Mail packet C°; Clan Line P.-S. C°; Union Steamship C°.

Brasseurs. — E.-H. Martiensen; Ohlsson et C°.

Charbons. — Anderson et C°; Atwell Baking C°; Bate et C°; Scarle et Sons; Stephan Brothers; Thomson, Watson et C°; Warner et C°.

Chaussures. — I. Garlick; Hugues et C°; Jones et C°; A. Townsend.

Commissaires-priseurs. — Behr et C°; Cauvin et C°; Hofmyer et Son; Jones et C°; Lindenberg de Villiers; Moller; Noorden.

Conserves alimentaires. — The Cape Canning Company Limited; usines à Graingers Bay, Cape-Town, conserves de langoustes et poissons.

Cape-Town, M. Lucien Strasburger.

Paris, M. Benjamin Gras, rue de Richelieu, 99.

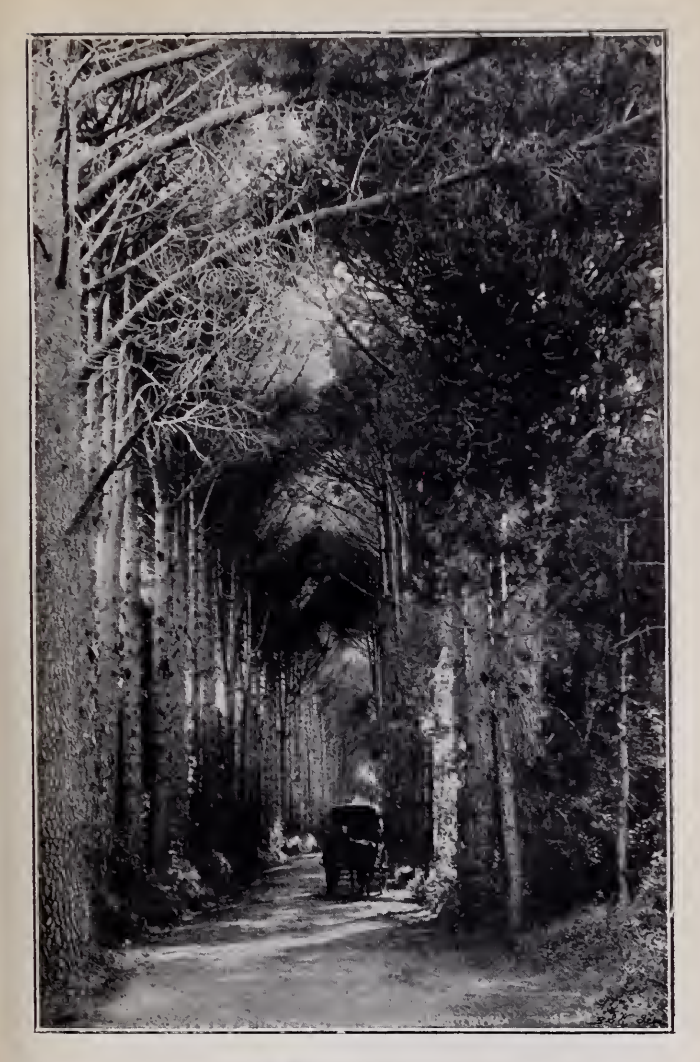
Londres, MM. William Dunn et C°, 42, Broad, st. av.

New-York, Halifax, Bombay et Calcutta.

Consulats et vice-consulats des puissances étrangères. — De France, Raffray, consul; Rasseti, chancelier; d'Allemagne, d'Autriche-Hongrie, de Belgique, du Danemark, d'Espagne, des États-Unis, de Hollande, d'Italie, de Portugal, de Russie, de Vénézuéla.

Courtiers en marchandises. — Bond et C°; Erridge et C°; Ford et C°; Hudson et Sheppard; Jansen et C°; O. Flaherty, Grand et C°; Smith et C°; Stewart et C°. Wilmot et C°.

Fournisseurs de navires. — W. Anderson et C°; Came-



AVENUE A WYNBERG

ron et C°; Carlsson, Burmeister et C°; Jh. Grady; Thomson, Watson et C°.

Hôtels. — Albion, Amsterdam, Bristol, Central, Commercial, European, Grand Hôtel international, London, New-York, Union, Victoria.

Imprimeurs. — Argus printings and publishing C°; Edwars et C°; Hofmyer et Regter; Murray et Saint-Léger; Richards et Sons; Townshend et Sons; Van de Sandt de Villiers et C°.

Instruments agricoles. — De Waal et de Kock; Findlay et C°; Harcombe et Rylands; Kock et Dixie; Marsh et Sons; Robertsons et C°; Ross et C°; Wiley et C°.

Journaux. — The Cape Argus; The Cape Times; The Government Gazette.

Librairies. — Argus printing and publishing C°; Juta et C°; C.-J. Martin; Richards et Sons; Rose et C°; R. Scott.

Négociants. — Alford et Wills; W. Anderson et C°; Anderson et Murison; M.-C. Angel; R. Armour; Arthur et C°; A. Ball; Briffaut, G. Drouet, successeur, 22, Hout street; Brown et Sons; S. Dreyfus, à la Ville-de-Paris; Eaton, Robins et C°; Fletcher et C°; William Gomlay; Gordon Mitchel et C°; S. Gounou, maison française; E.-K. Green et C°; Jagger et C°; D.-P. Krynaund; Kuner, Hendschel et C°; Leaf Sons et C°; Legg, Hugh et C°; Leroux et Gros, maison française; Lewin Brothers, maison française; Liberman et Buirski; C.-J. Manuel; Maxwel et Earp; Miller et C°; Ohlsson et C°; Philip Brothers; M. Raaff; German bazaar; C. Ritter; Sciama et C°; J. Scaright et C°; Searle et Sons; Sellar frères; J. Snowden; Stephan Brothers; Steytler

et C°; Lucien Strasburger; Thomson, Watson et C°; Thorne, Stuttaford et C°; L.-H. Twentyman et C°; Van der Byl et C°; G. Vassard; Welster et C°; Wilman, Spilhaus et C°; Wilson, Son et C°; Zeederberg et Duncan.

Transports. — Bates et C°; Cowling et C°; Divines, Gates et C°; Hutton et C°; Gardner, Son et C°; Mac Kenzie et C°; R. Mellish.

Vins et spiritueux. — Bam et C°; Bosman et C°; H.-C. Collison; E.-K. Green et C°; Malan et C°; C. Marais; Paarl Wine and Brandy C°; Searight et C°; Sedgwick et C°; Sellar Brothers; White, Muller et C°.

EAST LONDON

Agents commissionnaires. — T.-G. Carrington; A. Lambart; J. Menzies; Puzey et C°; Wenn et C°.

Banques. — African banking corporation; Bank of Africa; Caffrarian colonial Bank; Standard Bank.

Droguistes. — Lennom et C°; Mac Janet et C°.

Imprimeurs. — J. Batten; Hebbes et Co; Mac Killop et C°.

Instruments agricoles. — Howard, Farrar et C°.

Journaux. — Dispatch; Frontier Standard; Freemason; Medical Journal.

Négociants armateurs. — Baker, King et C°; G. Christian et C°; T. Dreyfus; Dunn et C°; Fox et C°; Malcomess et C°; Mosenthal et C°; A. Oakeshott.

KIMBERLEY

Agents de change. — A. et M. Aronson; Carlis et Schuler; Deary et C°; Gaham et Woolan; Mitchel et C°; W.-P. Warring.

Agents commissionnaires. — W. Boothly ; E. David; E.-H. Frisby ; Hill et Chalmers; J. Stanton; Weddelburn et Cᵒ.

Banques. — African Banking Corporation ; Bank of Africa ; Natal Bank ; Standard Bank.

Bijoutiers. — Anderson et Petrie ; Goch, Pillock et Cᵒ; Harris et Cᵒ; B. et H. Rigal.

Commissaires-priseurs. — W. Amyot ; E. Hart ; Vigne et Korke ; Ward.

Diamants. — C. Beaton ; Bernheim ; W.-S. Felkin ; E. Jacobs; E. Krauss; E. Michaux; M. Theemann ; S. Wilson.

Droguistes. — Champion et Cᵒ; Hofmeyer et Cᵒ; Peterson et Cᵒ.

Hôtels. — Alliance, Café français, Central, Commercial, European, Grand Hôtel international « Phœnix », Royal, Transvaal.

Imprimeurs. — G.-A. Ettling ; C.-H. Hartley ; W. Roper.

Journaux. — Cape Argus ; Daily ; Indépendant ; Diamond ; Fields Advertiser ; Star.

Compagnies pour l'exploitation des mines de diamants. — Gold Mining Cᵒ; Alpine Gold Mining Cᵒ ; Bothas Reef Gold Mining Cᵒ; Brighton Reef Gold Mining Cᵒ; British Diamond Cᵒ; Bullion Gold Mining Cᵒ ; Evelyn Gold Mining Cᵒ; Figaro Gold Mining Cᵒ; Flora Gold Mining Cᵒ; Kimberley Imperial Gold Mining Cᵒ; Livingstone Gold Mining Cᵒ; Main Reef Gold Mining Cᵒ; Mitchell Gold Mining Cᵒ.

Négociants. — Ablett et Cᵒ; Brister et Cᵒ; Bulbring et Cᵒ; Dickson et Cᵒ; Garlick et Ruddle; Henwood, Son et Cᵒ; Hill et Paddon; Holt et Cᵒ; Jagger et Cᵒ;

Mosenthal Bros et C°; Peach et C°; Rolfes, Nebel et C°; Saber et C°; Savage et Hill; Stephen, Ewing et C°; Wood et C°.

Vins et spiritueux. — T.-M. Coghlan; Cotty Bros; E.-K. Green et C°; J. Maloney; W. Paddon; Vom Dorp, Selig et C°.

PORT-ELISABETH

Agents de transports. — J. Forbes; J. et G. Gordon; Jeeks et C°; A. Mac Farlane; Rodwell et C°.

Architectes. — Dix; G. Peck; G. W. Smith.

Banques. — African Bank Corporation; Bank of Africa; Standard Bank.

Compagnies de bateaux. — Bucknall S. S. C°; Castle S.-S. C°; Clan S.-S. C°; Port-Elisabeth Boating C°; Union Boating C°; Union S.-S. C°.

Bijoutiers. — Cotton et C°; Fischer et C°; Joseph et Sons; J. Nicholl; J. Rieder.

Chaussures. — Barnett et C°; W. Beldon; G. Bisseker et C°; S. Phillips.

Cigares. — J.-H. Drury et C°; J.-F. Foot; J.-A. Willet.

Commissaires-priseurs. — Armstrong et C°; A. Gloag; Marks et Co; W. Scruton.

Manufactures de confiserie. — Eastern Province Confectionary C°; Port-Elisabeth Steam and Confectionary C°; Port-Elisabeth Steam and Confectionary and Preserve Works; J. Pyott.

Consulats et vice-consulats des puissances étrangères. — De France : John Chabaud, agent consulaire; d'Allemagne; d'Autriche-Hongrie; de Belgique; du

UNE RUE A PORT-ELISABETH

Chili ; du Danemark ; des États-Unis ; de Suède et Norvège.

Droguistes. — J. Drege ; Lennon et Cᵒ ; J. Leslie ; J. Thisleton ; Fondenies ; Howard, Farrar et Cᵒ ; Mangold Brothers.

Hôtels. — Albion ; Caledonian ; Commercial ; Grand-Hôtel ; Imperial ; Royal ; Terminus.

Imprimeurs et relieurs. — J.-A. Brewstern ; Impey, Walton et Cᵒ ; Kemsley et Cᵒ ; C.-R. Pease.

Ingénieurs. — Howard, Farrar et Cᵒ ; Mongold Brothers.

Journaux. — Advertiser ; Herald ; Spectator ; Telegraph.

Libraires. — Arth. Bright. ; Harris et Cᵒ ; Impey, Walton et Cᵒ ; Lloyd et Cᵒ.

Marchands de meubles. — Arnholz et Cᵒ ; Brister et Co ; Cooperative Furnishing Warehouse.

Exploitation de mines d'or. — Union Gold Mining Cᵒ.

Négociants. — Anderson et Cᵒ ; Arndt et Cohn ; Arnholz et Cᵒ ; Arthur et Cᵒ ; Blaine et Cᵒ ; Broock, Spooner et Cᵒ ; E. Castens ; P.-W. Court ; Dalldorf et Cᵒ ; Daverin et Cᵒ ; Dreyfus et Cᵒ ; Dunell, Ebden et Cᵒ ; Ebell et Cᵒ ; Ebert et Cᵒ ; Engelken et Cᵒ ; Gordon et Cᵒ ; Hannam et Cᵒ ; Hirsch, Loulister et Cᵒ ; Holland et Vardy ; Holmes et Sons ; Liebermann et Belstedt ; Macdonald, Vardy et Cᵒ ; Mackay et Sons ; Mackie, Dunn et Cᵒ ; Mosenthal et Cᵒ ; Palmer, Womersley et Cᵒ ; Poppe, Schunohoff et Guttery ; Rudd, Milton et Cᵒ ; Savage et Hill ; Sciama et Cᵒ ; Smith et Cᵒ ; Stephen, Ewing et Cᵒ ; Thaine, Allen et Cᵒ.

Photographes. — O. Battenhausen; Harris et Mac Knaught ; C. W. Smart.

Tanneurs. — Bagshaw et Sons; Jones et C°.

BEACONSFIELD

Banque. — Standard Bank.

Bijoutiers. — Harris et C° ; Hyam et Sagar ; J. Martin.

Commissaire-priseur. — Mac Kay.

Droguistes. — J.-R. Barnsley ; J. Haddon ; F. Johnstone ; J. W. Robinson.

Négociants. — Abrams et C° ; Dixon et C° ; Dohse et C° ; Senier et Conhenbros ; Siew et C° ; Wileman et C°.

GEORGE-TOWN

Banque. — Standard Bank.

Bijoutier. — T.-S. Dumaresq.

Commissaire-priseur. — M. Pulvermacher.

Négociants. — Divine, Hall et C° ; Massyn et Truter ; Searle et C° ; P. Taute.

GRAHAM'S-TOWN

Agents commissionnaires. — Scaer et C° ; W. Wedderburn et Sons.

Avocats. — H.-F. Blaine ; V. Sampson ; H.-T. Tamplin.

Banques. — Bank of Africa ; Standard Bank.

Chaussures. — Muirhead et Gowie ; Reynolds et Prew ; W. A. Smith.

Commissaires-priseurs. — H.-O. Dold ; T.-H. Humphrey ; H. Lawrence.

Diamants. — Galpin Brothers ; J.-S. Willcox.

Droguistes. — L. Andrew; H.-C. Bell; E.-W. Wells.

Hôtels. — Masonic; Prince Albert; Railway; Victoria.

Journaux. — Journal; Penny Mail.

Compagnie pour l'exploitation des mines d'or. — City of Graham's Town Gold Mining C°.

Négociants importateurs et exportateurs. — R. Campbell; Fitchat et C°; Fletcher et Sons; Irving et C°; A. Oliver; Page et Sons; Pike et C°; Reynolds et Prew; R.-H. Richmond; A.-S. Whitnal; Wood Brothers.

Relieurs. — T.-H. Grocott; Guest et Sons; J. Slater.

Vins et spiritueux. — Lawrence et C°; A. Oliver; W. Tomlinson.

KING WILLIAM'S-TOWN

Banques. — Bank of Africa; British Kaffrarian Saving Bank; Standard Bank.

Bijoutiers. — J. Gilling; J. Hilmer; D. T. Parker; G. P. Perks.

Drogueries. — G. E. Cooke; Lumsden et C°.

Journaux. — Cape Mercury; Kaffrarian Watchman; Native Opinion.

Exploitation de mines d'or. — Vierfontein Farm Gold Mining C°.

Négociants importateurs et exportateurs. — Baker et C°; Christian et C°; Dyer et C°; T. Dreyfus; Jay et C°; Malcomess et C°; Peacock Brothers et Weir; Whitaker, Savage et Sons.

Tanneurs. — T. Wright.

CHAPITRE III

COLONIE DU NATAL

La colonie du Natal est située à l'extrémité sud-est de l'Afrique et est bornée au nord par le Zoulouland et le Transvaal, à l'ouest et au sud par la République d'Orange et la colonie du Cap. La superficie de la colonie est d'environ 21.000 milles carrés sur lesquels on peut compter 12 millions d'acres propres à la culture. Le gouvernement possède encore 1.300.000 acres de terrain qu'il donne en concession à des conditions très avantageuses.

La population est d'environ 588.000 habitants sur lesquels on compte 500.000 indigènes, 40.000 Indiens ou coolies et 45.000 Européens presque tous Anglais. Les Indiens attirés peu à peu par la culture de la canne à sucre se sont fixés presque tous dans le pays d'une manière définitive et deviennent pour toutes les parties de l'Afrique un encombrement et un danger pour le commerce local.

La colonie du Natal est placée sous la direction d'un gouverneur général assisté d'un conseil de ministres responsable. La base de la prédominance de l'influence anglaise date de 1848, époque à laquelle 4.000 immigrants arrivèrent dans la colonie, attirés par les pro-



Dressée par M G. Aubert.

COLONIE DU NATAL

messes des compagnies de colonisation. La franchise au Natal est libérale ; un Européen acquiert le droit de vote s'il possède une propriété de la valeur de £ 50, s'il habite une propriété dont la location annuelle est au moins de £ 10, ou s'il a une rente d'au moins £ 96, par an ; il doit en outre avoir résidé trois ans dans la colonie.

PRODUITS DU SOL

Le sol du Natal est éminemment favorable à toutes les cultures. La contrée est partagée en trois divisions naturelles, une partie de la côte possède un climat tropical grâce au canal tempéré de Mozambique, et permet la culture de tous les produits demandant une terre chaude, tels que le sucre, le thé, la vanille, et autres ; la partie centrale est à une altitude variant de 900 à 3.000 pieds et est favorable à la culture du maïs et autres céréales ; enfin la partie élevée d'une altitude variant entre 3.000 et 5.000 pieds est favorable à l'élevage du bétail. La contrée possède également une irrigation facile, grâce à la montagne du Drakensberg. En somme, tout est réuni pour permettre à la culture de se développer d'une façon rapide.

MINES

Il y a dans la colonie de nombreuses mines de charbon qui ont pris un grand développement ces dernières années, et il est probable que d'ici un certain temps tous les navires faisant escale au Sud Afrique emploieront le charbon du Natal.

VILLES PRINCIPALES

La capitale du Natal est Pietermaritzburg, située à 2.000 pieds au-dessus du niveau de la mer, dans un pays très sain. La ville n'a d'autre importance que d'être le siège du gouvernement et ne possède aucun commerce.

Durban ou Port-Natal. — Durban est située à 2 milles de la jetée où arrive la station terminus du chemin de fer du Natal. La ville a pris ces dernières années un développement assez considérable et compte maintenant 28.000 habitants dont 13.450 blancs et 7.000 Indiens. La distance de Durban à Johannesburg est de 483 milles et demande vingt-sept heures de voyage. De Prétoria 511 milles en vingt-huit heures.

Hôtels. — Les principaux hôtels sont :

Hotel Royal,	par jour	environ	....	12sh 6d
— Central,	—	—	....	10sh 6
— Belgrave,	—	—	....	10sh
— Métropole,	—	—	....	8sh
— Clarendon,	—	—	....	8sh
— Alexandra, près du débarcadère, par jour.				10sh

Il y a en outre de nombreuses pensions de famille.

Clubs. — Les principaux clubs sont : Durban club, Junior club, Sporting club, Turf club, Yacht club, etc.

La ville de Durban est considérée comme le paradis terrestre de l'Afrique du Sud. De nombreux habitants de Johannesburg viennent y passer les mois de l'hiver, car la température de mai à septembre est délicieuse tandis que de octobre à avril il y fait une chaleur torride. La ville est très jolie, les rues sont larges et bien aérées, de nombreux tramways et de nombreuses



VUE DE DURBAN

voitures circulent et l'on se croirait volontiers dans une ville de l'Inde à cause des nombreux Malais que l'on rencontre partout. Les fruits tropicaux y poussent avec une merveilleuse facilité; on y trouve des mangues, des ananas, des bananes, des grenades, des goyaves, des abacas et d'autres fruits qu'on ne cultive en général que dans les Açores ou dans les Antilles.

Le commerce local de Durban est relativement peu important, à part de fortes maisons qui ont leurs maisons mères à Port-Élisabeth ou à Cape-Town. On peut cependant compter de nombreuses bonnes maisons faisant le détail. Le commerce principal de la ville est surtout le transit des marchandises allant du Natal à Johannesburg. Cependant, Durban compte un certain nombre de fabriques, entre autres une fabrique de billards, une fabrique d'amidon, vingt fabriques d'eau gazeuse, dix fabriques de confitures que l'on fait très bien dans le pays, plusieurs distilleries de rhum, etc.

Les environs de Durban sont très jolis et suivant les usages britanniques sont habités par les commerçants de la ville. Le côté le plus élégant est la Berea qui occupe à l'ouest les pentes d'une petite colline : il y a là un jardin botanique magnifique qui contient tous les spécimens des plantes et produits tropicaux.

COMMERCE DU NATAL EN 1896

Le commerce du Natal en 1896 a été particulièrement brillant. Cela tient surtout à l'augmentation importante des importations destinées au Transvaal; celles-ci, depuis que le chemin de fer de Durban à

Johannesburg a été terminé ont pris cette voie plus courte de préférence à la voie du Cap.

	1895	1896
	—	—
Importation	£ 2.469.303	£ 5.437.862
Exportation	» 1.318.502	» 1.785.375
Recettes des douanes. . . .	» 198.295	» 371.181
— du chemin de fer. .	» 523.494	» 1.136.214

COMMERCE DE TRANSIT

La grande augmentation qui s'est manifestée dans le commerce général avec le Transvaal est démontrée par le tableau suivant qui donne la valeur des marchandises expédiées du Natal aux différents pays de destination :

	1894	1895	1896
	—	—	—
République Sud-Africaine. . . £	84.932	138.187	565.547
— d'Orange . . . . . »	17.133	22.686	30.369
East Griqua Land . . . . »	3.048	6.259	7.350

Les principaux articles qui ont bénéficié d'une plus-value dans la valeur des importations du Natal sont les suivants :

	1896	1895
	—	—
Mules . . . . £	14.166	»
Beurre et margarine . . . . »	20.213	6.305
Meubles. . . . . »	105.556	43.293
Voitures de tous genres. . . . . . . »	17.177	6.560
Maïs. . . . . »	240.474	3.920
Farine. . . . . »	215.046	97.036
Porcelaine et faïence . . . . »	35.352	14.545
Verres à vitres. . . . . »	15.031	3 993
Quincaillerie, coutellerie . . . . . . »	341.676	162.113
Fer . . . . »	28.316	9.977
Avoine. . . . . »	39.756	4.969

		1896	1895
		—	—
Cuir manufacturé	£	224.662	91.424
Machines de tous genres	»	367.870	52.888
Huiles et lard	»	23.441	7.678
Parfumerie	»	6.127	2.129
Viandes de conserves	»	71.385	25.557
Fournitures de chemin de fer	»	26.657	5.897
Riz	»	98.364	44.076
Soieries	»	9.800	2.572
Cigares	»	19.877	8.676
Bois non manufacturé	»	221.164	44.032
Bois manufacturé	»	91.077	21.355

PRODUITS D'EXPORTATION

Les principaux produits coloniaux dont l'exportation a augmenté en 1896 sont :

		1896	1895
		—	—
Mulets	£	1.602	381
Chevaux	»	8.845	5.726
Charbon	»	88.334	72.315
Laine	»	590.605	452.112

Par contre, l'exportation des cuirs de l'Angora, de peaux, de maïs et de farines, présentent une légère diminution sur les totaux de 1895. On peut voir par ces tableaux qu'à l'importation les principaux articles qui ont bénéficié d'une plus value sont les articles destinés au Transvaal, dont le transport est élevé à cause du poids et du volume, tels que maïs, farines, quincaillerie, les machines de tous genres et les bois. Le chemin de fer du Natal peut en effet offrir le même tarif que celui de Lorenzo-Marquez à Johannesburg et les chargeurs ont avantage à expédier leurs marchandises viâ Durban, par navire anglais, où le fret est environ 18^{sh} moins cher que par Lorenzo-Marquez.

TABLEAU DES IMPORTATIONS ET DES EXPORTATIONS DU NATAL PENDANT LES ONZE DERNIÈRES ANNÉES

	IMPORTATIONS	EXPORTATIONS
	—	—
1886	£ 1.367.503	£ 960.290
1887	» 2.263.920	» 1.056.959
1888	» 2.890.468	» 1.417.871
1889	» 4.527.015	» 1.656.318
1890	» 4.417.085	» 1.379.657
1891	» 3.535.831	» 1.371.240
1892	» 3.165.249	» 1.480.606
1893	» 2.236.738	» 1.242.169
1894	» 2.316.596	» 1.197.611
1895	» 2.469.303	» 1.318.502
1896	» 5.937.832	» 1.785.375

Sur ce commerce d'importation et d'exportation, le commerce anglais figure pour les deux tiers. Les articles d'importation américaine ont augmenté aussi dans une forte proportion et ont passé à l'importation de £ 37.812 en 1886 à £ 673.983 en 1896. Les provenances des ports européens autres que ceux de l'Angleterre ont passé de £ 17.126 à £ 548.884, et les provenances et les produits d'Asie de £ 55.208 à £ 249.820.

BUDGET DU NATAL

Les revenus totaux du Natal se sont élevés dans l'année finissant au mois de juin 1896 à £ 3.288.193. Les recettes principales ont été produites par les douanes £ 189.928, les ventes de terrain £ 452.320, la taxe des indigènes £ 84.860, les chemins de fer £ 536.409.

Les dépenses se sont élevées pendant la même période à £ 3.312.082. Les plus fortes dépenses ont

été pour les postes et télégraphes £ 80.903, l'immigration £ 13.212, service de places et prisons £ 82.820, le corps des volontaires £ 39.628, le service de la dette publique £ 329.415, les chemins de fer £ 391,053, emprunts pour travaux publics £ 163.014, emprunts pour les travaux du port £ 70.638.

On doit remarquer dans les recettes la somme peu élevée produite par le port qui n'a donné en 1896 que £ 1.024 de revenu.

Dette. — La dette publique du Natal s'élevait au 31 décembre 1896 à £ 8.019.143. Cette dette a été causée pour la presque totalité par la construction des chemins de fer. Une somme de £ 100.000 a été dépensée dans le service de la dette pour favoriser l'immigration des Hindous. Le taux moyen de la dette publique est de 4 p. 100.

ACHAT DE TERRAINS

Il n'est pas inutile de connaître les conditions diverses auxquelles on doit satisfaire pour devenir possesseur d'un terrain dans la colonie du Natal. Jusqu'en 1894, une quantité considérable de terres cultivables avaient été données en vente à des prix très réduits et avec de grandes facilités d'acquisition. Par un décret paru en 1894, des lois spéciales furent votées pour la disposition des terrains appartenant à la colonie. Les terres doivent être vendues en lots n'excédant pas 2.000 acres, excepté lorsqu'il paraîtra au gouvernement qu'un plus grand espace de terrain est nécessaire pour le succès de l'entreprise agricole projetée. Les terrains sont vendus en ventes publiques

au plus offrant sur une mise à prix de 10sh par acre excepté dans des cas spéciaux où la qualité du terrain permet de demander un prix plus élevé. Les terrains sont vendus suivant certaines réserves et servitudes en faveur du gouvernement. Les demandes doivent être faites au gouverneur général et accompagnées d'un dépôt devant couvrir le prix. Le terrain doit être visité et inspecté un mois avant la vente publique. Une vingtième part du montant du prix doit être payée au moment de l'achat, et dans l'espace de six mois l'acheteur peut entrer en possession du terrain. Pas moins de 1/10e du prix doit être payé dans l'espace de deux ans et pendant ce temps on aura dû consacrer £ 200 pour l'amélioration de ce terrain. Lorsque l'acheteur a rempli toutes les conditions pour dix ans il est mis en droit, en payant toute la somme dont il est redevable, d'être libéré de l'observation des autres conditions à la fin de chaque année. Le titre de propriétaire lui est donné lorsqu'il a satisfait à toutes les charges. Les possesseurs de terrain ne peuvent pas employer sur leurs propriétés d'autres indigènes que ceux qui y sont déjà fixés, sans que l'autorisation ne leur en soit donnée par le ministre des terrains et des travaux.

INDUSTRIES DU SUCRE

Il y a déjà plus de quarante ans que les premières cultures de canne à sucre furent introduites dans la colonie du Natal, et les premiers planteurs furent des Mauriciens d'origine française.

La production du sucre a atteint dans le Natal son

point culminant en 1880 où la récolte est montée au chiffre de 215.195 tonnes. Depuis 1880, la décroissance de la production du sucre n'est qu'apparente, car maintenant il est consommé en grande quantité dans le pays. On estime qu'il y a maintenant dans le pays 33.000 acres de terrain en culture produisant 1^t,1/4 à 2 tonnes et que le capital investi dans les sucreries du Natal est d'environ £ 1.000.000. Presque toutes les sucreries possèdent également des distilleries de rhum. Les plantations de sucre les plus importantes sont situées le long de la côte du Natal, de chaque côté de Durban et sont reliées entre elles et la ville par deux lignes de chemins de fer. Les travaux de plantation de sucre se font par des coolies importés de l'Inde suivant les conditions établies par le gouvernement. Les Hindous qui sont environ au nombre de 40 à 50.000 au Natal sont divisés en deux classes : les engagés et les Hindous libres. Le prix d'engagement pour une période de cinq années est à peu près le suivant : pendant la première année, par mois, gage 10^{sh}, nourriture 8^{sh}, divers suppléments 10^{sh}, total 28^{sh}. Après la première année les gages mensuels augmentent de 1^{sh} par mois. Les gages des femmes varient de 5^{sh} à 7^{sh} ; le logement doit être aussi donné suivant les règlements du gouvernement. Les Hindous libres qui n'ont pas contracté d'engagement aux Indes reçoivent de 15 à 20^{sh} par mois ce qui avec la nourriture, etc., leur fait environ 30^{sh} mensuellement

La question des Hindous est aussi importante pour le Natal que pour la côte de Mozambique. Le nombre des Hindous immigrants augmente chaque année de 5 à 6.000 individus. Ils arrivent avec leurs femmes

et leurs enfants, s'installent d'une manière définitive dans le pays et chassent peu à peu les indigènes vers l'intérieur. Ils tendent également à monopoliser le commerce des Européens. L'introduction des Hindous a été admise par le gouvernement du Natal sur les instances de quelques planteurs qui soutiennent qu'ils ne peuvent conduire leurs plantations avec les travailleurs indigènes.

Le planteur paye au gouvernement une redevance annuelle de 100 francs par coolie. Dans l'année 1895, une agitation considérable s'est produite dans toute la colonie du Natal contre l'introduction des Hindous. Le gouvernement du Transvaal a édicté sa fameuse loi sur l'immigration, surtout pour se prémunir contre l'invasion de cette race redoutée. Au mois d'avril 1896, le conseil exécutif du Natal a présenté un projet de loi pour restreindre et supprimer peu à peu l'introduction des Hindous au Natal.

EXPORTATION DE LA LAINE

Le commerce d'exportation de la laine quoique toujours florissant est en décroissance sensible depuis 1888. Cependant l'année 1896 montre une légère amélioration sur les précédentes. Voici un tableau comparatif des exportations de la laine de 1886 à 1896.

1886.	£ 532.965	1892.	£ 583.385
1887.	» 601.171	1893.	» 517.102
1888.	» 745.749	1894.	» 460.388
1889.	» 752.182	1895.	» 452.412
1890.	» 725.118	1896.	» 590.605
1891.	» 761.560		

CHARBONS

Les principales mines de charbon du Natal sont situées du côté de Dundee et Newcastle qui sont reliées à Ladysmith par le chemin de fer. L'exportation du charbon en 1896 par le port de Durban a été de 90.000 tonnes pour une valeur de £ 88.334 et a été livrée presque en totalité aux steamers faisant escale. La qualité de ce charbon est excellente et l'année dernière la production n'a pu suffire aux demandes de Durban. Mais pendant la même année plusieurs autres mines ont été ouvertes à l'exploitation si bien que l'on peut espérer que la production du charbon dans la colonie augmentera rapidement et pourvoira aux besoins de l'industrie et de l'exportation.

TABLEAU DES PRINCIPALES MINES DU NATAL ET DE LEUR PRODUCTION

	1896	
Dundee	149.545	tonnes.
Newcasle Colliery	17.185	—
East Lennoxton, C°	10.796	—
Incunzie Colliery	4.052	—
Coal Colliery	6.783	—
Elands Lagt, C°	25.655	—

MINES D'OR

Jusqu'ici peu de mines d'or ont été découvertes et mises en exploitation au Natal. On peut citer cependant la région Umzinto, près de la côte, mais elle n'a pas encore obtenu de résultats valant la peine d'être rapportés.

CHEMINS DE FER

La principale richesse actuelle du Natal consiste dans ses chemins de fer qui couvrent maintenant une longueur de 402 milles et demi. Les principales lignes sont : la ligne de Durban à Verulam, celle de Durban à Isipingo avec prolongement en préparation jusqu'à Umzinto. Ces deux lignes desservent des plantations de sucre. La ligne principale de Durban à Johannesburg qui passe par Pietermaritzburg, Ladysmith et entre dans la République d'Orange à Van Reenens Pass, dont la longueur est d'environ 307 milles, et enfin une ligne qui part de Ladysmith et va à Charles-Town pour le service des mines de charbon. La ligne du Transvaal a été ouverte à l'exploitation en 1895 ; jusqu'à cette date les chemins de fer n'avaient pu donner des résultats satisfaisants. Mais la communication avec Johannesburg a imprimé une impulsion vigoureuse aux chemins de fer dont les revenus ont sauté de £ 526.494 à £ 1.136.214.

RECETTES ET DÉPENSES

Recettes.

	1895	1896
Marchandises	£ 366.313	£ 896.959
Voyageurs	» 135.335	» 213.343
Petits colis	» 15.347	» 16.674
Divers	» 9.497	» 9.236

Les dépenses se sont élevées en 1895 à £ 278.756 et en 1896 à £ 421.989. Le capital consacré aux chemins de fer du Natal est de £ 6.236.535. L'intérêt des emprunts ayant été fixé à 4 p. 100, la recette de 1896 après avoir payé entièrement l'intérêt a laissé un surplus disponible de £ 464.762. Le nombre des voya-

geurs et le tonnage des marchandises transportées dans les quatre dernières années est montré dans le tableau suivant :

	VOYAGEURS	MARCHANDISES
	—	—
1893.	1.031.893	304.582 tonnes.
1894.	1.057.136	336.535 —
1895.	1.134.002	393.379 —
1896.	1.323.259	628.799 —

PORTS DU NATAL

La préoccupation constante de la colonie du Natal et de la ville de Durban a été et est encore le maintien de la profondeur du port de Durban, de façon à permettre aux navires de pouvoir entrer. A cet effet, une somme considérable a été dépensée pour les travaux du port, somme que l'on peut évaluer à plus de 30.000.000 de francs et qui s'augmente tous les ans par les perpétuels travaux de draguage que l'on est obligé de faire exécuter. En 1896, une drague coûtant environ 1.000.000 de francs a été installée à Durban.

Le port de Durban est commandé par un phare très puissant et l'entrée du port est ménagée par deux jetées dont une pénètre à une distance d'environ 600 mètres. Les difficultés qne les ingénieurs ont toujours eues pour maintenir la profondeur ont été très grandes. Mais il faut espérer que les perfectionnements apportés aux machines permettront d'entretenir le port de façon à laisser entrer tous les navires, ce qu'ils ne peuvent pas toujours faire. Du reste la plupart des navires de l'Union et de la Bucknall qui visitent régulièrement le port de Durban sont construits de manière à avoir un très faible tirant d'eau. La hauteur

de l'eau a été en moyenne en 1896 de 15 pieds 11 pouces anglais contre 12 pieds 1 pouce en 1895.

DROITS DE QUAI

Sur la laine ou l'angora embarqués ou débarqués au port de Port-Natal : 1^{sh} pour chaque balle. Sur tous les autres articles, excepté ceux mentionnés plus loin, débarqués ou embarqués au port, un droit de 10^{sh} est demandé pour chaque £ 100 de valeur de marchandises.

Articles exempts. — Objets d'usage public, fournitures navales et militaires, bagages personnels des passagers, objets à l'usage du navire quittant le port, toutes les marchandises embarquées sur lesquelles les droits de port ont déjà été prélevés à leur importation. Tous produits de la colonie importés par mer.

En outre de ces droits de quai, un droit peu élevé est appliqué pour les remorqueurs.

Magasins de douanes. — Des magasins de douanes considérables et fort bien aménagés ont été créés à Port Natal pour laisser en dépôt les marchandises suivant un tarif très réduit.

MOUVEMENT MARITIME DE PORT NATAL EN 1896

	STEAMERS 1896		STEAMERS 1895	
Royaume-Uni.	485	889.556 tonnes.	425	698.169 tonnes.
Colonies anglaises . . .	10	5.124 —	5	2.275 —
Amérique.	—	— —	—	— —
Belgique	1	1.622 —	—	— —
France	1	1.083 —	—	— —
Allemagne	21	32.382 —	18	28.483 —
Suède et Norvège. . . .	3	5.501 —	5	6.413 —
Portugal	2	273 —	1	1.788 —
Russie	1	936 —	—	— —
Total.	524	936.477 tonnes.	454	737.128 tonnes.



VUE DE LA BARRE A DURBAN

	VOILIERS 1896		VOILIERS 1895	
Royaume-Uni.	27	20.861 tonnes.	13	5.513 tonnes.
Colonies anglaises . . .	17	8.562 —	11	5.448 —
Amérique.	6	4.161 —	6	4.799 —
Autriche	2	807 —	2	2.282 —
Belgique	—	— —	—	— —
Chili	1	546 —	1	546 —
Danemarck.	16	6.605 —	2	554 —
Hollande	3	3.562 —	3	3.756 —
France	1	693 —	—	— —
Allemagne	12	7.335 —	11	7.661 —
Italie.	3	1.914 —	—	— —
Suède et Norvège. . . .	121	73.139 —	37	20.808 —
Portugal	—	— —	—	— —
Russie	7	6.534 —	—	— —
Total.	216	134.719 tonnes.	85	51.367 tonnes.

Totaux steamers et voiliers.

	1896		1895	
Royaume-Uni.	512	910.417 tonnes.	438	703.682 tonnes.
Colonies anglaises . . .	27	13.686 —	16	7.723 —
Amérique.	6	4.161 —	6	4.799 —
Autriche	2	807 —	2	2.282 —
Belgique	1	1.622 —	—	— —
Chili	1	546 —	1	546 —
Danemark.	16	6.605 —	2	554 —
Hollande	3	3.562 —	3	3.756 —
France	2	1.776 —	—	— —
Allemagne	33	39.717 —	29	36.144 —
Italie.	3	1.914 —	—	— —
Suède et Norvège. . . .	124	78.640 —	42	27.221 —
Portugal	2	273 —	1	1.788 —
Russie	8	7.470 —	—	— —
Total général . .	740	1.071.196 tonnes.	540	788.495 tonnes.

BANQUES

Les principales banques du Natal sont :

La Natal Bank ; la Standard Bank of Africa ; la

Bank of Africa et la National Bank de la République Sud-Africaine.

La banque du Natal, établie en 1854, est au capital de £ 878.110, sur lesquelles £ 284.237 ont été payées. Le fonds de réserve atteint £ 650.000. Les bureaux de Londres sont situés 156, Leadenhall Street.

COMMERCE FRANÇAIS

Il est difficile de se rendre compte d'une façon exacte de l'importance du commerce français dans la colonie du Natal; mais cependant on peut présumer qu'il n'a pas l'importance qu'il devrait avoir. De nombreux articles entrant dans le pays, introduits par navires anglais, ayant été embarqués à Londres, sont taxés comme d'origine anglaise bien qu'ils soient de fabrication française. Le montant total de l'importation française venue par navires étrangers au Natal a été de £ 18.533 en 1896; la plupart de ces marchandises étaient en transit pour le Transvaal. Il est donc pour ainsi dire impossible d'évaluer l'importance de l'importation d'articles français pour le commerce local du Natal.

Le consul de France estime que nos rapports commerciaux avec le Natal se chiffrent environ à £ 30.000 par an. De même pour l'exportation des produits du pays, on ne peut pas connaître exactement la part prise par la France; la totalité des laines exportées arrivant à Londres où se tient le principal marché des laines et où la France fait constamment de gros achats. Il n'est pas exagéré de dire que la moitié des laines exportées de la colonie du Cap et du Natal est achetée par la fabrication française.

Comme dans tous les pays, les articles français qui tiennent la tête dans l'importation sont les cognacs, vins, champagne et les produits alimentaires. Tous ces produits ont une renommée universelle et sont demandés dans le monde entier. Mais ce n'est pas une raison, parce que ces produits sont imposés sur les marchés, pour que le commerce français ne recherche des débouchés pour d'autres articles de sa fabrication. Il est certain que si l'on se donnait la peine de faire le nécessaire, on obtiendrait facilement des résultats encourageants. On peut le voir par l'exemple de la Belgique dont les mœurs, les coutumes, la fabrication, se rapprochent sensiblement de celles de la France et qui dans tous ces pays d'origine anglaise est arrivée à se créer des débouchés importants et rémunérateurs. Ainsi que pour la colonie du Cap ou pour le Transvaal, il est, à mon avis, inutile d'envoyer des voyageurs de commerce avec échantillons pour recevoir des commandes. Il n'y a pas de taxe sur les voyageurs de commerce au Natal, tandis que dans la colonie du Cap, ils doivent payer une redevance annuelle de £ 25 ainsi qu'au Transvaal. Il est certain que des voyageurs de commerce voyageant avec échantillons ne feraient pas leurs frais, quels que soient les articles qu'ils auraient à offrir. Cependant les maisons importantes pourraient envoyer dans les différentes villes de l'Afrique du Sud, soit un voyageur, soit une personne capable qui s'informerait sur place des besoins de chaque maison, rapporterait des échantillons bien étudiés des articles d'importation, prendrait note soigneusement des tenants et des aboutissants des maisons de commerce avec les adresses de leurs corres-

pondants en Angleterre. Une fois rentré en France, il pourrait communiquer directement avec ces derniers qui s'intéresseraient sans doute aux articles qu'on pourrait leur proposer. Les débouchés des articles français doivent donc être cherchés d'une autre manière et la meilleure est de créer sur place une maison de commerce.

La vie à Durban est très bon marché, surtout si on la compare au prix de la vie au Transvaal ou dans la colonie du Cap. Les frais d'installation sont donc peu considérables, la douane et le transport sont peu élevés, ce qui permet de commencer une affaire sans un roulement considérable de capitaux. Les marchandises arrivent et sont débarquées rapidement, ce qui est aussi un avantage pour la vente et pour le renouvellement du stock.

Seulement, la principale nécessité pour quiconque voudrait s'établir au Natal, est de connaître parfaitement la langue anglaise. On peut, à la rigueur, en parlant un peu l'anglais, faire son affaire à Johannesburg ou au Cap, où de nombreux Européens sont établis; mais à Durban, à part les Anglais, on compte fort peu d'Européens et on ne parle absolument que l'anglais.

Dans ces conditions, un commerçant, disposant d'un petit capital entre 30 et 50.000 francs, pouvant se faire ouvrir chez un commissionnaire un crédit de même somme, pourrait, avec toutes chances de succès, entreprendre une affaire à Durban. Les principaux genres de commerce susceptibles de donner de bons résultats, seraient : maisons de détail vendant des vins, spiritueux, conserves, produits alimentaires de tous genres;

maisons de mercerie, lingerie et confection pour dames; maisons de couturières et modistes, magasins de chaussures spécialement pour dames; magasins de nouveautés; articles de fantaisie et de luxe; restaurants, quincaillerie et outils; bazars tenant toutes espèces d'articles, etc.

Par contre, il serait peut-être imprudent de vouloir créer des magasins de vêtements et confections pour hommes, car ces magasins pullulent dans l'Afrique du Sud, sont très bien assortis et vendent à des prix très modérés. Une maison importante pourrait faire le commerce en gros des vins, champagne et des produits alimentaires. On ne compte actuellement à Durban aucune maison de commerce française valant la peine d'être citée. Il y aurait également dans la colonie du Natal de nombreuses places à prendre dans l'industrie.

Le Natal n'a pas créé, comme le Transvaal, des monopoles pour un grand nombre de produits, la concurrence est libre et les débouchés avec le Transvaal et pour la colonie même sont importants. On ne compte guère plus de deux cents établissements industriels au Natal, dont la plupart sont à Durban.

La fertilité prodigieuse de toute la partie de la côte du Natal, permettrait à une fabrique de conserves de fruits, article que les Français connaissent dans la perfection, de donner des résultats excellents. On pourrait traiter les ananas, les pêches, les abricots, et en général tous les fruits dans des conditions extraordinaires de bon marché, telles que seule, la Californie peut les offrir; la consommation serait assurée rien que dans l'Afrique du Sud et l'exportation pourrait se faire même en Europe. Les ananas se vendent en gros l'équivalent

d'un sou le cent et on a des oranges magnifiques pour 25 centimes le cent.

Parmi les industries susceptibles d'être signalées, on peut encore citer les peignages et filatures de laine, de même que les fabriques de tissus. Jusqu'ici, on ne compte qu'une manufacture de ce genre établie depuis quelques années à Newcastle; elle a vu ses affaires prospérer de telle sorte que ses produits n'ont pu suffire aux demandes. De nombreuses plantations de sucre et distilleries d'alcools occupent un chiffre de cinquante usines environ; il doit y avoir là un important débouché pour les fabricants d'alambics, turbines et de toutes machines de distillerie. Tous ces articles sont fournis par l'Angleterre et surtout par l'Allemagne. Il est cependant reconnu que les maisons françaises, comme la compagnie de Fives-Lille, la maison Égrot et C[ie], et autres, sont les premières du monde pour ces articles.

Il y aurait encore pour l'agriculteur et l'agronome, d'intéressantes entreprises à créer, surtout avec la culture de la canne à sucre et des céréales; la constitution physique du Natal permettrait, sans aucun doute, la culture productive du café. Cette dernière culture serait intéressante à étudier, car la consommation du café atteint actuellement environ 10 millions de francs dans l'Afrique du Sud.

TARIF DES DOUANES DU NATAL

Bière et cidre	par gallon.	9[d]
Bacon, jambon et lard	par livre.	2[d]
Graines —	—	2[d]
Couvertures de coton	15 p. 100 à la valeur	
— laine et coton	—	—

Beurre, margarine ou autres substances similaires	la livre.	3^{d}
Bougies	—	1^{d}
Ciment Portland ou romain, par baril n'excédant pas 400 livres		2^{sh}
Fromages	par livre.	2^{d}
Chicorée	par 100 livres.	5^{sh}
Allumettes en boîtes ou autrement, chaque boîte ne contenant pas plus de cent allumettes	la grosse de cent boîtes.	1^{sh}
Cacao, confiserie, confitures, fruits en flacons et conservés, légumes en conserves de toutes sortes, sauces, viandes salées et conservées, poisson fumé ou autre	par livre ou par bouteille.	2^{d}
Café	par livre.	$1\,2^{d}$
Armes	par canon.	£ 1
Poudre	par livre.	6^{d}
Huile, paraffine et autre	par gallon.	3^{d}
Autres huiles importées dans des récipients ne contenant pas moins de 1/2 gallon, excepté les huiles chimiques, essentielles ou parfumées	par gallon.	6^{d}
Pistolets, revolvers	chaque.	5^{sh}
Pioches	—	6^{d}
Riz	par cwt.	1^{sh}
Châles		15 p. 100 à la valeur
Alcools de toutes sortes, non sucrés	par gallon.	9^{sh}
Alcools sucrés ou parfumés, liqueurs, etc.	—	$3^{sh}\ 6^{d}$
Sucre brut	par cwt.	$3^{sh}\ 6^{d}$
— raffiné	par livre.	1^{d}
Thé	—	6^{d}
Tabac non manufacturé	—	6^{d}
— manufacturé		2^{d}
Cigares	—	4^{sh}
Vins autres que les vins de Bordeaux ou de Bourgogne et les vins de Champagne	par gallon.	4^{sh}
Vin mousseux	—	5^{sh}
Vin de Bordeaux		$1^{sh}\ 6^{d}$
Marchandises de toute espèce non dénommées et non exemptées des droits par l'article 2 de la loi		5 p. 100 à la valeur.

Cédule 2. — Articles libres de droits d'entrée. — Tous objets importés pour l'usage des consuls ou des représentants de l'étranger (étant donné qu'un privilège égal est accordé pour les articles similaires par la douane du pays de provenance aux fonctionnaires britanniques) : animaux vivants, os et cornes d'animaux, livres et musique, cartes, monnaie et

matériel monétaire, fil de fer, poteaux de fer et tout matériel pour télégraphie électrique, fruits frais, légumes, plantes, guanos et autres engrais, gommes de tous genres, peaux et cuirs d'animaux, bruts et non tannés, glaces, caoutchouc non manufacturé, ivoire, machines ou parties de machines devant être employées par la vapeur, par l'eau ou par la force animale; minéraux divers, uniformes et fournitures diverses, provision, vin, liqueurs, etc., pour l'usage des officiers au service de la colonie, à la condition qu'ils soient en activité et à la paye entière; laines, sacs à sucre, sacs à grains, feuilles de fer, fer et acier en barres; cuivre en feuilles, feuilles de métaux pour navires et pour emballage métallique du thé et de la laine, plaques d'acier et de cuivre, fer-blanc, laiton, cuivre en barres ou lingots, papier pour journaux et pour imprimerie, machines à imprimer, fil de fer, moulins à vent, matériels divers pour la construction de chemins de fer ou de tramways, tels que rails, boulons, ponts métalliques, locomotives, tenders, wagons, voitures de voyageurs, chaudières, signaux de chemin de fer, etc., mohair, plumes d'autruches.

Tous les articles importés pour l'usage du gouvernement de la République d'Orange et de la République Sud-africaine sont admis sans droits d'entrée.

Articles dont l'importation est prohibée. — Livres, peintures, photographies, etc., d'un caractère immoral, fausse-monnaie ou faux poinçons, articles de fabrication étrangère portant les noms et les marques de fabriques résidant dans le Royaume-Uni.

DROITS DE TRANSIT

Les articles transitant par le Natal payent les droits suivants :

Vins et alcools de toutes sortes, sucrés ou autrement; liqueurs et cordials d'une valeur d'origine de 9^{sh} par gallon et au-dessus, par gallon.	6^{d}
Les mêmes, d'une valeur d'origine au-dessous de 9^{sh}, par gallon,	5 p. 100 à la valeur
Tabacs et cigares manufacturés, d'une valeur d'origine de 9^{sh} par livre et au-dessus . . . . par livre.	6^{d}
Les mêmes, d'une valeur au-dessous de 9^{sh} par livre. . .	5 p. 100 à la valeur
Couvertures, couvertures peluchées, laine et coton. . . .	3 p. 100 —
Bière en tonneaux ou en bouteilles	5 p. 100 —
Armes, double canon, d'une valeur en Europe de £ 3 et au-dessus, par canon.	2^{sh} 6^{d}
Armes d'une valeur de £ 2 ou au-dessous.	2^{sh} 6^{d}
Châles.	3 p. 100 à la valeur.

Tous les autres articles et marchandises non spécifiés ici et dont le transit n'est pas libre, 5 p. 100 à la valeur.

Articles dont le transit est libre. — Asbestos; charbon; chaînes; métaux en feuilles, lingots, tubes ou barres; grues; ascenseurs; fils ou câbles électriques; caoutchouc et gutta-percha ou autres produits similaires; machines et leurs parties diverses, à l'exception de celles pour usage particulier.

LISTE DES PRINCIPAUX COMMERÇANTS DU NATAL

DURBAN

Vice-consul de France. — Dausseing.

Agents d'assurances « insurance agents ». — G. Blaine, Champion et C°, Dunn et C°, Heilbert, Max et C°, Rennie et Sons.

Agents du Comité des Assureurs maritimes de Paris. — W. Dunn et C°.

Agents de Transports « Landing and Shipping agents ». — African boating C°, Champion et C°, Chiazzari et C°, Clarck et Thisleton, de Vaal et C°, Harcombe et C°, King et Sons, Mc Ewan et C°, J. T. Rennie et Sons, Savory et C°, C. Schjoth-Steel, Murray et C°, J. W. Stewen, Thilley et Collins, Union Steamship Company.

Articles de fantaisie. — J. D. Anderson et C°, Sloan et C°, Yanke, Hatter et C°.

Avocats « solicitors ». — B. Binns, W. Burne, E. W. Farman et Robinson, Th. Garlich, Labistour et Dillon, J. P. Waller.

Banques. — African Banking Corporation, Bank of Africa, Natal Bank, Standard Bank.

Bateaux à vapeur. — Aberdeen Line, agents : J. T. Rennie et Sons.

Castle Line, agent : A. C. Smith.

Clan Line, agents : Steel, Murray et C°.

Natal direct Line, agents : King et Sons.

Union Line, agent : T. A. Alston.

Bijoutiers et Horlogers « Jewellers ». — B. W. Caney, Fergusson et C°, Myers Brothers, J. Pardy, R. Wilcock.

Chaussures « boots and shoes ». — Anderson Brothers, W. M. Cuthbert et C°, F. M. Dudley et C°, Harvey, Greenacre et C°, Frank Stevens

Commissaires-priseurs « Auctioneers ». Acutt et Sons, Beningfield et Son, Hulston et Son, Smith et C°.

Denrées alimentaires. — H. R. Harwin, Harwin et Son, Henry Cowey, Jameson et C°, R. H. Rippon, Thorncroft et C°.



UNE RUE COMMERÇANTE A DURBAN

Droguistes et Pharmaciens « druggists ». — H. Brereton, Bromwick et C°, E. Challinor, G. Lacombe, A. Morillion, Natal Drug C°, Reed et Champion, Stranach et Williams.

Graveur. — W. H Kinsman.

Selliers. — G. Dalton, C. G. Greatren et Son.

Hôtels. — Anchor, Central, Clarendon, European, Metropole, Oriental, Royal, Victoria.

Journaux « Newspapers ». — Natal advertiser, Natal Mercury, Weekly News.

Courtiers en laine. — Flach, Sutton et C°, Pollok et Button, Groodfood, Red et Acutt.

Matériaux de constructions. — Hunt, Scuchars et Hepburn, John Nicol, Parker, Wood et C°, W. R. Pointou.

Négociants importateurs en gros. — Butchers et Sons, Dunn et C°, Fass et C°, H. et T. Mc Cublin, Parker, Wood et C°, Randles Brothers et Hudson, Savage et Hill, Steel, Murray et C°.

Quincaillerie et ferblanterie. — Atkinson et Murray, Dickinson et Fisher, G. Henwood Son, Soutter et C°, E. Pickering.

Tissus, nouveautés, chapellerie, etc. — Harvey, Greenacre et C°, Holmes et Dunn, D. Mc Donald, A. Mc. William, Payne Brothers, Rogerson et Paterson.

Verreries, faïences et porcelaines. — Harvey, Greenacre et C°, E. Pickering, Sloan et C°.

Vins et Spirituex « Wine and Spirit merchants ». — G. Blaine, W. E. Bourn et C°, J. Millar et C°, Suell et C°.

PIETERMARITZBURG

Avocats. — Bale et Green, W. J. Gallwey.

Banques. — Bank of Africa, Natal bank, Standard bank.

Hôtels. — Beaconsfield, Hannover, Impérial.

Négociants importateurs. — Brown et C°, Drury et C°, Francis et Son, Griffin et C°, Harwin et C°, Hugh Parker et C°, Jardine et C°, Raw et C°, Steel, Murray et C°, R. Gray, Matterson Brothers.

CHAPITRE IV

ÉTAT LIBRE D'ORANGE

L'État libre d'Orange est borné au nord par le Transvaal, à l'est par le Natal et le Basuto Land et au sud et à l'ouest par la colonie du Cap. Son altitude au-dessus du niveau de la mer varie entre 4 et 5.000 pieds, ce qui rend son climat assez semblable à celui de la colonie du Natal et éminemment propre à la grande culture, qui est du reste la seule ressource du pays. Sa superficie totale est de 49.950 milles carrés, soit environ 130.000 kilomètres carrés. La plus grande partie de ses territoires est la propriété de fermiers Boers descendants d'Européens. Il ne reste plus à la disposition du gouvernement qu'environ 500.000 morgen divisés en 229 fermes. Ces fermes peuvent être acquises contre paiement d'une rente perpétuelle de 2^{sh} par 100 morgen.

POPULATION

La population de l'État libre d'Orange était en 1890 de 77.716 blancs et de 130.000 indigènes. En 1880, dix ans auparavant, la population n'était que de 133.000 individus blancs et indigènes. Depuis 1890, les mines

d'or ont attiré au Transvaal un grand nombre d'immigrants dont une partie s'est reportée sur l'Orange pour se livrer à la culture. Il est donc certain que la population a augmenté d'une manière sensible depuis le dernier recensement.

BUDGET ET REVENU

L'État libre d'Orange offre cette particularité, qu'il n'a pas de dette publique. Des conventions heureuses passées par lui avec les pays limitrophes lui ont assuré, dans les chemins de fer et dans les recettes des douanes, une large part des bénéfices, ce qui lui permet d'équilibrer son budget avec, chaque année, une plus-value de plus en plus importante. Les revenus et les dépenses ont été les suivants :

	REVENUS	DÉPENSES
	—	—
1889.	£ 202.270	£ 183.548
1890.	» 272.037	» 204.803
1891.	» 376.586	» 303.679
1892.	» 383.955	» 407.610
1893.	» 399.490	» 468.513
1894.	» 383.553	» 417.522
1895.	» 408.551	» 417.031
1896.	» 467.564	» 430.737

Ce petit tableau montre un déficit apparent dans l'année 1895 ; mais, dans les revenus, ne sont pas compris les bénéfices retirés des conventions de chemins de fer, bénéfices qui ne sont payés que tous les sept ans. Il résulte de ces conventions que fin 1897, il sera dû à l'État libre d'Orange une somme d'environ £ 800.000 payables par les chemins de fer de la colonie du Cap.



Dressée par M. G. Aubert.

ÉTAT LIBRE D'ORANGE (BASUTO LAND)

CONSTITUTION

Le gouvernement de l'État libre d'Orange consiste en une Chambre législative et un président exécutif de la République assisté d'un conseil exécutif. Les députés sont élus pour quatre ans et sont au nombre de 56. Les Cafres ne sont pas électeurs. Pour être électeur, il suffit d'être né dans l'État d'Orange, de justifier de trois années de résidence et posséder une propriété valant au moins £ 300.

ARMÉE

L'armée régulière se compose d'environ 400 hommes d'artillerie, dont les trois quarts ne sont jamais maintenus en service et par un corps de police d'environ 100 hommes. En temps de guerre tous les citoyens peuvent être appelés entre dix-huit et soixante ans. Le nombre des citoyens propres au service est d'environ 18.000.

CHEMINS DE FER

Comme nous l'avons vu, l'État libre d'Orange a fait une convention avantageuse avec la colonie du Cap qui doit construire les lignes sur son territoire en lui réservant une large part des bénéfices. Les principales lignes de chemins de fer passant dans l'État d'Orange vont de Norval's Pont, sur le fleuve Orange, à Vereeniging (station frontière du Transvaal) et les lignes de la frontière du Natal jusqu'à Harrismith. En 1895, il y eut un arrangement par lequel la colonie du Cap

devait commencer la construction de différentes lignes nouvelles, mais le Volksraad refusa de ratifier l'arrangement. Par contre, en 1896 le Volskraad résolut de construire plusieurs lignes, entre autres une de Winburg à Clocolan avec différents embranchements. En somme, on doit construire une longueur d'environ 520 milles à un prix estimé environ £ 3.500.000 et l'on espère que ces lignes seront terminées en 1901.

DROITS DE DOUANE

(Voir douanes de la colonie du Cap.)

L'État libre d'Orange est un des États participant à la convention des douanes de 1891. D'après cette convention, sur les marchandises de l'État libre d'Orange expédiées dans la colonie du Cap, le produit des douanes est attribué, pour un quart à la colonie du Cap et pour trois quarts à l'État libre d'Orange. De même sur les articles importés dans l'État d'Orange par la colonie du Cap, une portion des droits de douane revient à la colonie du Cap. Cette convention, comme celle des chemins de fer, a été excessivement avantageuse pour l'État libre d'Orange, qui profite de sa situation territoriale entre le Cap et le Transvaal pour se faire payer des deux côtés des droits importants sur les marchandises et sur les moyens de communication.

Les céréales, les graines, le bétail et autres produits de ferme, ne paient pas de droits de douane, ni au Transvaal ni dans la colonie du Cap, ce qui rend privilégiée la situation des fermiers établis dans l'État d'Orange.

COMMERCE GÉNÉRAL

Le gouvernement de l'État libre d'Orange n'a pas tenu de statistique sur son commerce. Depuis quelques années seulement, on peut avoir des chiffres à peu près exacts. Voici les chiffres que nous avons pu obtenir :

	IMPORTATION GÉNÉRALE	EXPORTATION AU TRANSVAAL
1894.	£ 787.671	£ 454.051
1895.	£ 926.568	£ 1.476.175
1896.	£ 1.186.417	

La presque totalité des exportations a été à destination du Transvaal pour une valeur de £ 931.860. Le restant se composait principalement des diamants de la mine de Jagersfontein pour une valeur de £ 474.112. Comme on le voit, le commerce de l'État libre d'Orange est peu important, surtout aux importations. Il faut en effet remarquer que le pays contient peu d'industries et ne vit guère que de la culture des terres et de l'élevage du bétail qui ne nécessitent pas beaucoup de marchandises importées. Par contre, le commerce d'exportation est relativement florissant et il n'est pas douteux qu'il ne fera que s'accroître d'année en année. La fertilité du sol, le bas prix des terrains, les facilités de communications déjà existantes et de celles en perspective, rendent le territoire de l'État libre d'Orange éminemment propice aux agriculteurs et aux fermiers. Toutes les céréales et les fruits poussent admirablement ; les prairies nourrissent un bétail considérable qui se composait en 1890 de :

Bœufs	900.900
Moutons	6.500.000
Chèvres Angora	627.000
Chèvres ordinaires	250
Chevaux	250.000
Anes et mulets	20.000

Il est cependant certain que ces chiffres doivent être actuellement diminués dans une forte proportion à cause des ravages considérables produits par la rinderpest. A part la culture des céréales et la vente du bétail, un commerce important est fait avec la laine (environ 60.000 balles par an). De même, on exporte beaucoup de beurre frais et de fromage au Transvaal.

Le tabac est également un article de grande production dans l'État libre d'Orange et donne d'excellents résultats.

MINES

On trouve dans le pays de nombreux gisements de charbon, de salpêtre, de minerai de fer, de sel et autres minéraux. Quelques gisements d'or ont été découverts ; mais jusqu'ici, il n'y a pas eu d'exploitation sérieuse de ce métal. Par contre, le charbon existe dans de nombreux endroits de l'État, auprès de Béthulie, au nord-est de Blœmfontein, près de Kronstad et d'Heilbron ainsi qu'à Viljœn's Drift. Les plus grandes exploitations de charbon sont faites par la **Transvaal and Orange free state mining Association,** qui expédie ses produits dans le Transvaal.

MINES DE DIAMANTS

De tous les produits du sol exploités dans l'État libre d'Orange, le diamant est de beaucoup le plus important. Son exploitation se fait dans plusieurs mines la principale est la Jagersfontein dont le nom est maintenant connu dans le monde entier. Les diamants de cette mine sont en effet d'un éclat et d'une pureté incomparables et, seuls, ils remplacent à peu près avantageusement les diamants de l'Inde complètement épuisés. Les premiers diamants furent découverts en 1878. L'exploitation se fait encore à ciel ouvert. Il n'est pas nécessaire, comme à Kimberley, de creuser des galeries coûteuses, grâce à ce fait que le terrain est en basalte dur et peut résister ainsi aux éboulements. La valeur de la production annuelle varie de 10 à 12 millions et demi de francs. La profondeur des puits d'extraction est d'environ 400 pieds. C'est à Jagersfontein que fut découvert en 1893 le plus gros diamant connu. Le poids de ce diamant était de 971 carats, il mesurait plus de 13 centimètres de tour.

Malheureusement cette pierre magnifique avait un défaut dans le milieu. On fut obligé de la couper en deux et on obtint deux brillants splendides pesant chacun plus de 200 carats. Ces deux diamants ont été nommés l'*Excelsior* et le *Reitz*. En 1895, une autre pierre sans aucun défaut, d'une pureté et d'un éclat extraordinaires, pesant 634 carats, fut découverte.

D'autres mines beaucoup moins importantes se trouvent également à Fauresmith qui compte 1.000

habitants et à Koffyfontein où l'on trouve une mine qui promet de donner de très bons résultats.

VILLES PRINCIPALES

Blœmfontein. — Population environ 8.000 habitants dont 4.000 blancs. Se trouve à une altitude de 4.518 pieds et est située à une distance de 450 milles de Cape-Town.

Cette ville, privée de toute industrie importante, n'offre aucune particularité remarquable. Il y a cependant quelques monuments publics assez intéressants. Entre autres, le nouveau Raad Zaal, siège de la chambre des députés qui a été bâti récemment et a coûté 1.500.000 francs, l'Hôtel de Ville, l'ancien Raad Zaal, le palais de la résidence, deux hôpitaux et un petit musée spécialement réservé à des collections minéralogiques.

Le climat de Blœmfontein est très salubre et beaucoup d'Anglais malades vont y passer l'hiver. Depuis que le chemin de fer du Transvaal a été construit, l'importance de Blœmfontein a augmenté sensiblement. Quelques industries se sont fondées, entre autres un atelier de réparations de matériel de chemin de fer.

L'aspect de la ville est assez joli. Les maisons sont toutes entourées d'arbres et la verdure est plus attrayante que celle que l'on est habitué à rencontrer dans l'Afrique du Sud.

Les autres villes de la République d'Orange dignes d'être citées sont :

Jagersfontein, population 3.655 habitants, siège de la mine de ce nom.

Fauresmith, population 928 habitants.

Koffyfontein, où se trouvent des mines de diamants.

Ladybrand, petite ville de 868 habitants, renommée pour son climat salubre et par les excursions dans ses environs.

Ficksburg, population 1.019 habitants.

Bethulie, sur le bord du fleuve Orange, population 560 habitants ; est le centre de missions protestantes françaises. Auprès de la ville sont des gisements importants de charbon.

Harrismith, dans l'est, point terminus actuel du chemin de fer du Natal ; population 1.660 habitants ; est une des plus importantes villes commerciales de l'État libre d'Orange. Elle est également renommée pour la salubrité de son climat qui attire pendant la mauvaise saison un grand nombre d'habitants du Natal. Plusieurs lignes de chemin de fer doivent être construites pour relier Harrismith à Heilbron, Kronstad et Winburg. Comme on l'a vu dans un chapitre précédent, ces lignes ont été votées par le Volskraad. La ville, de construction récente, est bâtie avec de magnifiques pierres blanches que l'on trouve en abondance dans les montagnes avoisinantes.

AVENIR DU PAYS

Par le peu d'importance de la population des villes de l'État d'Orange, la faiblesse de son commerce, on voit que c'est un pays uniquement agricole. Peu de tentatives ont du reste été faites pour créer des industries dans le pays. Nous croyons également qu'il y

aurait peu de chances de réussite, la consommation étant très clairsemée, encore peu exigeante et le voisinage immédiat du Transvaal, du Natal et de la colonie du Cap avec des moyens rapides de communication, permet à toutes les marchandises d'entrer à bon marché dans le pays.

Il n'y a donc que peu d'avenir au point de vue commercial. Par contre, la fertilité du sol pourrait décider des agriculteurs à essayer dans ce pays la grande culture qui certainement donnerait de bons résultats.

LISTE DES PRINCIPALES MAISONS DE COMMERCE

BLOEMFONTEIN

Agents commissionnaires. — C. Beck; Blair, Gasson et C°: F. Oldfied; Wedderburn et Dekock.

Banques. — Africa N.-B. Corporation; Banque nationale de l'Etat libre d'Orange. Président : Fichardt; Bank of Africa.

Hôtels. — Phœnix; Transvaal.

Journaux. — Bœrenwriend; Express; Government Gazette; The Friend of the Free State.

Libraires. — Barlow Brothers et C°; Borkenhagen et C°; Van der Karst.

Négociants. — Attwel et C°; Baumann et C°; Barlow Brothers et C°; Beck et C°; Blaine, Witt et C°; Fichardt et C°; Heimann et C°; Holt et C°; Parker et C°; Pavey et C°.

Vins et liqueurs. — E.-C. Osoria; G. Reeler; C. Schanz.

BETHLEHEM.

Négociants. — Fraser et Cº; Harvey, Goble et Cº; J. Howard; Ireland et Cº; L. Krantz; A. Thomson Mackensie; H. Middleton; M. Tennant; White et Cº.

FAURESMITH

Négociants. — W. Beddy; Crowder et Cº; C. Dowsett. Milliners et Cº; G. Schweinsberg; P. Woortman; W. Whatts; S. Wertheim; C. Wolters.

HARRISMITH

Négociants. — Barrett et Brayshaw; Campbell et Cº; Dunton Brothers; Gibson et Cº; Ireland et Cº; Loach et Cº; Mac Kechnie Brothers; Parker, Wood et Cº; Payne, Gibson et Cº; Ritchie et Cº; Rogerson et Morton, Spiltzburry et Cº.; Vestergren et Cº; J.-B. Vouch et Cº.

JAGERSFONTEIN

Négociants. — Gibbon et Cº; Harvey; Mitchell et Greenlees; R. Tully; Wills et Fryer.

KOFFYFONTEIN

Négociants. — J.-E. Beddy; W. Diehl; H. Finn; J. Holmes; S. Murdock.

WYNBURG

Négociants. — F. Baresel; C. Bless et Cº; E.-T. Dobinson; W. Gerlacb; Godfree et Cº. — E. Hart; O. Schultz; F. Tripmacker et Cº.

TRAITÉ DE LA RÉPUBLIQUE SUD-AFRICAINE ET DE L'ÉTAT LIBRE D'ORANGE

Le président Krüger et M. Steyn, président de l'État libre d'Orange, conclurent en mars 1897, à Blœmfontein un traité d'étroite amitié entre les deux Républiques sœurs. Ce traité fut ratifié par le Volksraad au mois de juin 1897. Il a été surtout conclu en vue de resserrer davantage les liens d'amitié et de mutuel appui contre l'hypothèse d'une invasion anglaise. Les principaux points de ce traité sont les suivants :

1°. — Chaque État s'engage à assister l'autre avec ses forces militaires et par tous ses moyens si son indépendance venait à être menacée ou attaquée à moins qu'il ne soit démontré que l'État menacé est dans son tort.

2°. — Chaque État doit informer l'autre des faits susceptibles de compromettre la paix ou son indépendance.

3°. — Les produits agricoles et industriels de chacun des deux pays ne seront pas soumis, à leur entrée dans l'autre pays, à des taxes supérieures à celles que prélève ce dernier sur ses propres produits.

4°. — Les Burghers des deux États, lorsqu'ils se trouvent dans l'État ami, jouissent des mêmes privilèges civils et fiscaux que ceux du pays dans lequel ils se trouvent.

Le traité prévoit la création d'un conseil, formé de cinq représentants de chacun des deux États qui se réunira une fois par an pour discuter les intérêts

communs et devra préparer l'union fédérale des deux Républiques. En cas de différend entre les deux États, l'arbitrage sera fait par une cour nommée à cet effet.

De plus, le projet contient une proposition tendant à soumettre aux Volksraads des deux pays un projet de loi accordant aux Burghers des deux pays et à leurs enfants, les droits complets de citoyens, dans le cas où ils s'établiraient sur le territoire de la République sœur.

CHAPITRE V

RÉPUBLIQUE SUD-AFRICAINE (TRANSVAAL)

Le territoire du Transvaal a une étendue de 113.642 milles carrés. Son altitude au-dessus du niveau de la mer varie de 4.000 à 7.000 pieds dans les parties du sud et de l'est, tandis que les parties du nord-est et du nord varient de 1.500 à 4.000 pieds, ce qui explique les grandes différences de température d'une ville à l'autre.

Le climat du Transvaal est salubre, grâce justement à son altitude élevée. Les pluies sont abondantes pendant une saison qui va du mois de mai jusqu'au mois de septembre. Par suite de sa situation géographique, les saisons y sont contraires à celles de l'Europe, c'est-à-dire que, pendant l'hiver en France, le Transvaal est en plein été. La chaleur en été est très élevée, mais les nuits sont toujours fraîches. En hiver, le froid est assez vif sans cependant atteindre jamais 0°.

POPULATION

Il est difficile de connaître d'une façon exacte la population actuelle du Transvaal à cause de l'ancienneté des recensements et de l'immigration continue et



Dressée par M. G. Aubert.

RÉPUBLIQUE SUD-AFRICAINE

importante qui se fait tous les ans. En 1890, on fit un recensement qui donna une population blanche de 119.128 habitants dont 60.000 étaient nés dans la République du Transvaal. La population totale du pays était à cette époque de 870.000 habitants, ce qui donnerait un chiffre de 640.000 indigènes.

POPULATION EUROPÉENNE DES PRINCIPALES VILLES

Johannesburg, en 1896		51.225	habitants.
Prétoria	—	15.005	—
Potchefstroom, en 1890		2.714	—
Krügersdorp,	—	1.562	—
Lichtenburg,	—	2.406	—
Lydenburg,	—	1.388	—
Barberton.	—	1.882	—
Klerksdorp,	—	2.815	—
Middelburg,	—	565	—
Rustenburg,	—	508	—

POPULATION TOTALE DE JOHANNESBURG

Le dernier recensement de Johannesburg a été fait le 15 juillet 1896, sur un rayon de 28 milles carrés. La population s'élevait à cette époque à 102.068 individus dont 79.315 hommes et 22.763 femmes. Elle se divisait en :

Européens	51.225
Malais	952
Coolies indiens et chinois	4.087
Cafres	42.533
Sang mêlé	2.879

La population européenne se divisait en :

Anglais	34.338
Boers du Transwaal	6.205
— de l'État d'Orange	1.745
Russes	3.335
Allemands	2.262

Hollandais	819
Français	402
Suédois	311
Italiens	206
Américains	616
Divers	997

La population de la ville de Johannesburg, fondée au mois de septembre 1886, s'élevait en avril 1887 à 3.000 habitants, en 1890 à 30.000 habitants et au commencement de 1895 à 60.000 habitants.

BUDGET DU TRANSVAAL

TABLEAU DES RECETTES ET DES DÉPENSES DU TRANSVAAL DE 1886 A 1897

	RECETTES	DÉPENSES	EXCÉDENT	DÉFICIT
	—	—	—	—
1886	£ 380.400	211.800	168.000	»
1887	» 668.400	721.080	»	52.700
1888	» 848.400	770.000	114.200	»
1889	» 1.577.400	1.226.200	251.200	»
1890	» 1.229.000	1.531.000	»	302.500
1891	» 967.200	1.350.100	»	382.900
1892	» 1.255.800	1.119.800	67.000	»
1893	» 1.702.700	1.302.000	400.700	»
1894	» 2.247.700	1.734.700	513	»
1895	» 3.340.000	2 679.100	860.900	»
1896	» 4.807.500	4.671.400	136.100	»
1897 (estimation)	» 4.886.500	4.671.000	215.500	»

DÉTAILS DU BUDGET DU TRANSVAAL EN 1897.

Recettes.

Douanes	£	1.500.000
Locations	»	14.161
Taxe sur les fermes	»	27.852
Droits de transfert	»	350.000
— d'enchères	»	7.940
Licences	»	125.000
Timbre	»	250.000
A reporter	£	2.274.953

Report.	£	2.274.953
Licences de prospection	»	572.270
Impôt personnel	»	19.884
Taxe de routes	»	17.489
— chemins de fer	»	13.980
Huttes indigènes	»	130.000
Amendes	»	50.040
Licences d'exploitation	»	60.372
Vente de munitions	»	13.205
Droits de marché	»	7.665
Poids et mesures	»	3.520
Intérêts sur actions de la National Bank	»	10.000
Intérêts sur 5.713 actions de chemins de fer néerlandais	»	27.415
Dividendes supplémentaires sur mêmes actions	»	22.000
Intérêts sur la ligne Barberton	»	2.270
Intérêts sur emprunt de 20 millions, chemins de fer néerlandais	»	116.000
Intérêts sur obligations du chemin de fer Tzilati	»	1.054
— divers	»	274
— des fonds prêtés à l'hôpital	»	1.980
— du trésor de guerre	»	2.100
— des fonds affectés aux orphelins	»	1.000
— des fonds prêtés pour la ligne de Krügersdorp	»	20.405
Intérêts sur actions de la Compagnie du chemin de fer de Pietersburg	»	12.000
Recettes diverses	»	29.055
Vente de propriétés	»	6.550
Postes	»	141.150
Télégraphes	»	96.000
Instruction publique	»	5.000
Vente de terrains divers	»	399
Licences sur les stands de machines	»	945
Licences des stands	»	65.000
Eaux	»	38.280
Licences de charbon	»	100
Fonds de pensions	»	2.453
Impôt sur les chiens	»	2.000
Banque d'épargne	»	6.500
Droit d'inspection des chaudières	»	6.410
Droit d'accise	»	50
Taxe militaire sur les propriétaires étrangers	»	3.790
Revenu des concessions	»	51.041
A reporter.	£	3.826.399

Report.	£	3.826.399
Vente d'explosifs.	»	500.000
Bénéfice de l'État sur le produit de la vente de dynamite.	»	50.000
Revenu de l'Imprimerie de l'État.	»	8.000
Part de l'État sur la production des métaux . .	»	2 100
Revenu des chemins de fer.	»	500.000
Total général.	£	4.886.499

Dépenses.

Appointements fixes.	£	1.003.229
Pensions.	»	3.321
Frais de perception des revenus	»	14.650
Administration de la justice.	»	50.910
Instruction publique.	»	141.295
Hôpitaux.	»	62.900
Prisons et police	»	85.000
Loyers.	»	15.465
Frais de transfert.	»	26.300
Postes.	»	56.615
Télégraphes	»	119.000
Travaux publics	»	1.054.865
Services divers	»	108.575
Part revenant aux propriétaires particuliers sur les licences des mineurs.	»	302.000
Service de la dette publique.	»	148.014
Amortissement d'emprunts	»	4.966
Dépenses pour les indigènes	»	3.450
Dépenses militaires.	»	614.010
Achat de propriétés.	»	75.000
Dépenses extraordinaires.	»	232.407
Achat d'explosifs	»	500.000
Dépenses du Zwazieland	»	48.000
Total général.	£	4.670.974
Excédent des recettes sur les dépenses	£	215.525

GOUVERNEMENT ET CONSTITUTION DU TRANSVAAL

Le gouvernement du Transvaal est régi par la constitution de la République connue sous le nom de *Grondvet*. Cette constitution a été promulguée en 1849



PORTRAIT DU PRÉSIDENT KRÜGER

et modifiée en 1858. Le pouvoir législatif est exercé par le Volksraad qui comprend vingt-quatre membres. Pour pouvoir être éligible, il faut être âgé d'au moins trente ans, être né dans le pays ou être électeur depuis quinze ans. En 1890, une deuxième chambre appelée Raad fut instituée dans le but surtout de donner à ses membres la charge de participer dans toutes les discussions sur l'industrie minière. Pour être éligible dans le Raad, il faut être fixé depuis au moins deux ans dans le pays, naturalisé et avoir prêté serment. Le Volksraad joue vis-à-vis du Raad le rôle du Sénat vis-à-vis de la Chambre des députés. Le pouvoir exécutif supérieur est exercé par le président de la République, actuellement Paul Krüger, qui est assisté dans ses fonctions du secrétaire d'État, actuellement M. le Dr Leyds, du commandant général des troupes (général Joubert), du secrétaire des affaires intérieures et de deux membres élus par le Volksraad.

DIVISIONS ADMINISTRATIVES

Le Transvaal est divisé en dix-huit districts. Chaque district est sous la direction d'un Landdrost qui, lui-même, a sous ses ordres un shérif, un chef de prisons et des agents de police. Chaque district est divisé en différentes sections appelées wards qui sont chacune sous le contrôle d'un officier appelé fieldcornet ayant pouvoir judiciaire et militaire.

FRANCHISE

Suivant la loi de 1882, pour devenir Burgher de l'État, il faut être né dans l'État et avoir atteint l'âge de

vingt et un ans. Après des actes de bravoure à la guerre, le titre de Burgher peut être concédé à quelques étrangers qui ont à payer pour obtenir leur lettre de naturalisation la somme de £ 25. Les étrangers peuvent aussi obtenir des lettres de naturalisation sur le certificat du Landdrost de leur district constatant qu'ils ont résidé dans le pays depuis cinq ans et ont toujours observé les lois. D'autres dispositions s'appliquent particulièrement aux Cafres, aux coolies, aux Arabes et aux Malais, qui, en aucun cas, ne peuvent devenir Burghers ni recevoir des licences pour exploiter des concessions minières ou faire commerce d'or et de pierres précieuses. Les restrictions de cette loi rendent presque impossible l'admission à la franchise et au droit de vote pour les étrangers. En faisant cette loi, les Boers ont eu évidemment pour but de protéger, autant que possible, leur patrimoine qui, sous la poussée considérable des immigrants européens, aurait vite fait de disparaître ; les Européens acquérant petit à petit le droit de vote, se faisant élire, et finalement obtenant la majorité dans les assemblées législatives.

On se rappelle que cette question de droit de vote a été une des réformes demandées le plus vivement par le Reform Committee avant et au moment de l'invasion Jameson.

ARMÉE

Le Transvaal n'a pas d'armée régulière, tous les Burghers entre seize et soixante ans sont tenus de répondre à l'appel en temps de guerre. La première levée comprend les hommes de dix-huit à trente-quatre ans ; la seconde, les hommes de trente-quatre à cin-

quante ans, et, s'il était nécessaire, la troisième levée comprendrait les jeunes gens au-dessous de dix-huit ans et les hommes au-dessus de cinquante. Les Burghers enrôlés en temps de guerre doivent fournir eux-mêmes leurs vêtements, leurs armes et leur cheval. Ils doivent également emporter avec eux trente jours de vivres. Les Burghers exemptés de l'appel pour différentes causes doivent cependant contribuer aux dépenses de la guerre pour une somme ne pouvant dépasser £ 15; de même, les étrangers fixés au Transvaal sont tenus, en temps de guerre, de payer la même contribution. Il n'y a en temps de paix qu'un corps d'artillerie réparti sur différents points du territoire, mais dont la portion la plus importante est casernée à Prétoria. Depuis l'invasion Jameson, le Transvaal a dépensé une somme très considérable pour ses armements. On estime à 125.000.000 fr. les sommes ainsi employées depuis deux ans en achats de canons faits à l'usine du Creusot, de fusils Mauser, de carabines, de munitions de toutes sortes et en fortifications importantes construites aux environs de Prétoria. Ces dépenses considérables ont été prélevées naturellement sur le budget et sur l'excédent des recettes qui s'élevait en 1895 à plus de 30 millions et qui actuellement a complètement disparu. Quoi qu'il en soit, le Transvaal peut attendre de pied ferme une invasion étrangère. On a vu au moment de l'invasion Jameson qu'en deux jours plus de 3.000 Burghers s'étaient massés en avant de Johannesburg et avaient écrasé les troupes du flibustier anglais. Les Boers sont renommés pour leur grande habileté au tir, auquel ils s'exercent dès l'enfance; ils sont fort bons cavaliers,

supportent admirablement les fatigues des camps, et il paraît certain qu'à moins de déploiement de forces extraordinaires, ils arrêteraient encore facilement toute expédition destinée à aliéner leur indépendance.

TERRAINS AU TRANSVAAL

Le Transvaal comptait en 1888 environ 20.000 fermes dont 16.000 appartenaient à des particuliers et 4.000 à l'État. Celui-ci, en outre, possède dans le reste du territoire de vastes terrains qui sont laissés sans surveillance. La superficie de chaque ferme est nominativement de 3.750 morgen, mais ce chiffre n'est pas exact par suite de morcellements successifs du territoire.

Les terrains inoccupés sont réservés aux Burghers de la République. Les personnes désirant acheter un terrain doivent s'adresser à une des nombreuses compagnies ou syndicats qui les possèdent presque tous. Le prix du terrain varie de 5^{sh} à £ 1 l'acre et peut être quelquefois plus élevé pour les terrains très fertiles. Ainsi des territoires propres à la culture du tabac, auprès d'Irène, ont été payés £ 80 l'acre. Par contre, les prairies inférieures placées dans de mauvais districts se vendent environ 1^{sh} l'acre. La taxe due au gouvernement est de 30^{sh} par ferme de 3.750 morgen et de 15^{sh} pour une ferme plus petite. Les non-résidant dans le pays et possesseurs d'une ferme paient une taxe double et doivent, en temps de guerre, payer une contribution élevée qui varie de £ 40, s'ils possèdent cinq fermes, à £ 120, s'ils possèdent dix fermes. Les droits de transfert ou de vente d'une ferme sont de

4 p. 100. Le territoire propre aux exploitations agricoles s'est trouvé considérablement agrandi en 1874 par suite du succès obtenu par les troupes du Transvaal sur les indigènes du Zoutpausberg; ces tribus furent repoussées et rejetées au delà de la montagne et de vastes terrains propres à la culture furent ainsi ajoutés au domaine de la République.

Une nouvelle loi pour la possession et la surveillance des fermes est en préparation au Volksraad.

POSTES ET TÉLÉGRAPHES DE LA RÉPUBLIQUE SUD-AFRICAINE

NOMBRE DE DÉPÊCHES EXPÉDIÉES ET REÇUES DE 1885 à 1896

1885	1.269.716
1886	39.817
1887	271.692
1888	666.650
1889	1.269.716
1890	1.000.408
1891	911.118
1892	1.015.344
1893	1.031.701
1894	1.005.451
1895	1.091.044
1896	1.705.451

MOUVEMENT GÉNÉRAL POSTAL EN 1896

	REÇU	EXPÉDIÉ
Lettres de service	545.519	577.684
Lettres taxées et cartes postales	9.258.257	9.703.152
Imprimés, échantillons, papiers d'affaires	4.174.959	4.046.095
Chargements	302.564	327.783
Colis postaux intérieurs	40.823	40.823
— étrangers	62.334	30.452
Totaux	14.384.456	14.725.989

CHEMINS DE FER DU TRANSVAAL

Les choses ont bien changé depuis les temps encore récents, où la construction d'un tramway à vapeur de Boksburg à Krügersdorp était considérée comme impie par les députés du Volksraad, et maintenant le Transvaal est sillonné de chemins de fer. La longueur totale des lignes est actuellement de plus de 700 milles et toutes ces lignes dépendent de la compagnie néerlandaise de Chemins de fer. Cette compagnie ne publie pas son rapport annuel avant le mois de décembre de l'année suivante ; il nous est donc impossible de donner les chiffres complets de l'année 1896. Le capital total de la compagnie, y compris les obligations, s'élève à £ 7.234.250; sur ce capital, une grande partie a été souscrite par l'État, ce qui lui donne, dans la répartition des bénéfices, une part très importante qui ne s'est pas élevée à moins de £ 389.404 en 1895 et qui, pour l'année 1896, atteindra au moins £ 750.000. Lorsque les premiers chemins de fer furent projetés, aucune compagnie ne put se former en Angleterre. Les champs d'or étaient encore peu exploités et personne n'entrevoyait l'importance considérable que devait prendre l'industrie minière au Transvaal. Aussi une compagnie dut se former en Hollande, avec des capitaux hollandais et allemands, et le gouvernement du Transvaal dut prendre un grand nombre d'actions pour faire face aux premières dépenses.

Les lignes de chemins de fer du Transvaal sont actuellement :



STATION DU CHEMIN DE FER DE JOHANNESBURG A LOURENÇO MARQUEZ

	LONGUEUR
De Prétoria à la frontière de Mozambique (ligne de Lourenzo Marques)	295 milles
Barberton, Avoca	18 —
Pretoria, Elandsfontein, Johannesburg	11 —
Elandsfontein, Vaal River	41 —
Spring, Elandsfontein	21 —
Johannesburg, Krügersdorp	20 —
Elsburg, frontière du Natal	100 —

Les lignes actuellement en construction sont la ligne de Krügersdorp à Klerksdorp et la ligne importante de Prétoria à Pietersburg. Les projets de lignes de Prétoria à Lydenburg, de Middelburg à Ermelo, et celui de Silati, sont toujours à l'étude et il est probable que d'ici peu de temps leur construction sera commencée.

		1896	1895	1894
Étendue exploitée. .	en kilom.	1.004	751	445
Distance parcourue par les trains . .	—	5.467.453	3.393.553	»
Passagers et bagages		£ 610.141	329.562	152.415
Marchandises et bétail		» 1.945.230	1.031.626	523.966
Douane et divers		» 348.145	188.883	121.001
Recette totale		£ 2.903.516	1.550.071	797.382
Dépenses d'exploitation		» 1.197.842	668.297	388.239
Pourcentage		» 41,25 p. 100	43,11 p. 100	48,68 p. 100
Bénéfices nets		£ 1.705.674	881.774	409.143

Ces bénéfices considérables, qui se sont élevés en 1896 à £ 1.705.674, sont la meilleure preuve de la justesse des réclamations constantes, faites par les commerçants et les compagnies minières du Transvaal, sur l'exagération du tarif des transports. Les bénéfices de l'année 1896 ont été employés : 1° à payer l'intérêt des emprunts, sur le taux de 5,8 p. 100; 2° à assurer le service de l'amortisse-

ment ; 3° à donner un dividende de 6 p. 100 sur 11.000 actions, et de 4 p. 100 sur 3.000 actions.

Tous ces prélèvements une fois faits, et tous les intérêts payés, il est resté un bénéfice réalisé de £ 867.489 sur lequel, d'après les conventions faites avec l'État, 85 p. 100 iront au gouvernement et 5 p. 100 aux fonctionnaires de la compagnie. Il reste donc une nouvelle somme de £ 90.000, qui servira à donner un dividende supplémentaire aux actionnaires. On voit donc la position magnifique du gouvernement, qui, à part un intérêt rémunérateur sur les actions qu'il possède, reçoit, pour l'année 1896, une somme supérieure à £ 750.000. Si le gouvernement ne met pas actuellement à profit le droit qu'il a d'exproprier la compagnie de Chemins de fer, et comme ce droit est basé sur l'importance des bénéfices et que ceux-ci augmentent d'année en année, il aura, par la suite, à payer des sommes énormes pour pouvoir exproprier la compagnie.

EXAGÉRATION DES TARIFS DE CHEMINS DE FER EN AFRIQUE DU SUD

La plus juste des réformes demandées depuis si longtemps par les mines de Johannesburg est sans contredit celle qui a trait à l'abaissement des tarifs de chemins de fer. Il est certainement admissible qu'une compagnie de chemins de fer, ayant risqué des capitaux considérables sans connaître d'avance les résultats de son exploitation, demande un bénéfice très rémunérateur ; mais il n'est cependant pas juste, comme c'est le cas au Transvaal, que toutes les compagnies de la colonie du Cap, du Natal, et la compa-



LA DILIGENCE EN AFRIQUE DU SUD

gnie hollandaise s'unissent entre elles pour écraser, par des charges exorbitantes, l'industrie minière et le commerce tout entier du Transvaal. Il est intéressant de donner quelques petits tableaux qui permettront de juger tout d'abord l'exagération des tarifs des chemins de fer de la colonie du Cap et du Natal, et en second lieu des prétentions exorbitantes de la compagnie hollandaise, qui majore de plus de 100 p. 100 les tarifs déjà si élevés des autres compagnies. Il faut d'abord considérer que les chemins de fer du Transvaal, excepté la ligne de Lorenzo Marques, étant situés en terrain plat, ont demandé une dépense d'installation moins importante et ont des frais d'exploitation plus réduits que ceux du Cap et du Natal, qui ont été construits dans des pays accidentés, avec des rampes élevées ; ces lignes de chemins de fer partant du niveau de la mer aboutissent, dans un trajet de vingt-quatre heures, au plateau où est situé le Transvaal, à plus de 5.000 pieds d'altitude.

Quoiqu'il en soit, jusqu'ici aucune satisfaction immédiate n'a été donnée aux réclamations incessantes de l'industrie minière. La commission d'enquête nommée par le Volksraad vient, en août 1897, de donner un avis favorable à une diminution du tarif des chemins de fer ; mais celle-ci doit d'abord être acceptée par le Volksraad, ce qui n'est pas certain, et en tous cas n'atteindra pas toute l'importance désirable.

Les chiffres suivants sont très instructifs et montrent bien l'importance des réformes demandées :

TARIF DES CHEMINS DE FER (PAR TONNE ET PAR MILLE)

	MARCHANDISES		
	de 1re classe	de 2e classe	ordinaires
Chemins de fer du Cap	2^{d} 34	2^{d}	1^{d} 3
— de l'État d'Orange	2 34	2	1 3
— du Natal	3 04	3 04	1 94
— portugais	4 07	3 53	2 44
Chemins de fer hollandais : depuis la frontière du Cap	7 7	7 7	7 7
— — du Natal	5 6	3 82	3 26
— par Delagoa Bay	4 27	3 69	2 54

En calculant sur ce tarif, une tonne de marchandises ordinaires, telles que ciment, poutres, madriers, tuiles, etc., coûte, pour être rendue à Johannesburg :

Depuis Port-Élisabeth	£ 5	5^{sh}	
— East London ou Durban	» 4	18	4^{d}
— Lorenzo Marques	» 4	3	4

Pour donner une idée encore plus nette de l'exagération du tarif des chemins de fer néerlandais, les marchandises sont transportées sur la ligne de Delagoa Bay à Prétoria à raison de 2^{sh} 54^{d} par tonne et par mille sur les 52 milles qui forment le tronçon en territoire transvaalien, tandis que, sur le restant du trajet, les mêmes marchandises paient à la compagnie néerlandaise 7^{sh} 7^{d}. Cette différence de tarif est encore plus sensible dans le transport du charbon qui coûte au chemin de fer du Cap 1 denier par mille et par tonne, au chemin de fer d'Orange 1^{sh} 2^{d}, au chemin de fer du Natal 1^{sh} 2^{d}, tandis qu'il paie 3 deniers par tonne et par mille sur les chemins de fer du Rand. Il n'est pas surprenant qu'avec des tarifs aussi élevés, ces différentes compagnies de chemins de fer réalisent

des bénéfices considérables. Ceux-ci se sont élevés, en 1895, à :

Bénéfice par mille sur la ligne du Cap	. . . . .	£ 1.504.14sh
— —	du Natal	» 1.312.19 »
—	de la compagnie hollandaise.	» 3.291. — »

alors que les dépenses ont été en proportion de £ 708.7sh.11d, £ 695.3sh.1d, et £ 1.418.17sh.10d.

De ces différents renseignements, on peut conclure de suite que le tarif des chemins de fer du Transvaal est deux fois plus élevé que ceux des autres compagnies et que ses bénéfices sont également deux fois plus considérables.

La cherté des transports et les tarifs de douane élevés du Transvaal sont les deux causes principales de la cherté excessive de la vie à Johannesburg et en général dans le Transvaal.

BANQUES

Les banques au Transvaal sont presque toutes les mêmes que celles de la colonie du Cap. Les principales sont : la Standard Bank of South Africa, la Bank of Africa, l'African Banking Corporation, la Stellenbosch District Bank, la Natal Bank, la Banque Néerlandaise, la Banque Française de l'Afrique du Sud, la Robinson Bank, et, enfin, la Banque Nationale de la République Sud-Africaine, qui fut établie en 1891 par une concession accordée à MM. Labouchère, Ojens et Cᵒ, d'Amsterdam, et M. Wilhelm Knappe, de Berlin. Le capital de cette banque est de £ 4.002.000, dont la première émission fut de £ 1.002.000. Le gouvernement possède 100.000 actions de cette banque. Le conseil

d'administration est composé de toutes les notabilités du Transvaal, en première ligne de M. le Dr Leyds.

Par cette concession, la Banque a le privilège d'émettre des billets de banque. La Banque peut faire des avances à l'État à 6 p. 100 d'intérêts. Elle est le banquier privilégié du gouvernement pour ses relations financières avec l'étranger. Comme garantie de ses émissions de papier, la Banque doit toujours posséder dans ses caisses 33 1[3 p. 100 en or de la valeur des billets de banque émis. La Banque frappe également les monnaies à un taux fixé à 3 p. 100 pour l'or. La Banque doit employer exclusivement la langue hollandaise.

TABLEAU DE LA SITUATION FINANCIÈRE DES PRINCIPALES BANQUES DU TRANSVAAL AU 31 DÉCEMBRE 1896

(en milliers de francs)

Actif.

	BANQUE française	NATIONAL BANK	STANDARD BANK	BANK OF AFRICA	AFRICAN BANK Corporation	NATAL BANK	ROBINSON S. A. BANK	NEDERL BANK	TOTAL
Or monnayé	»	»	32.732	7.519	12.113	12.344	3.517	3.524	»
Argent monnayé	106	40.688	683	113	12	118	78	61	117.105
Lingots d'or	»	»	2.078	»	»	1.419	»	»	»
Billets et assignations d'autres banques	235	603	416	109	106	50	1.323	2	2.844
Solde dans d'autres banques à l'étranger	»	32.858	30.172	9.017	»	»	»	»	72.047
— — au Transvaal	»	172	24	388	261	22	»	»	72.047
Valeurs d'Etat et de chemin de fer	»	13.676	»	»	»	»	»	»	13.676
Fonds de réserve placé	»	455	»	»	»	»	»	»	455
Effets escomptés	993	»	10.907	3.097	11.285	3.282	6.325	1 785	»
Avances sur nantissements	8.286	23.938	18.015	15.692	6.609	8.648	4.516	534	123.911
Immeubles	»	1.563	1.134	417	317	545	»	662	4.668
Mobilier	558	493	336	102	84	53	51	66	1.743
Comptes divers	1.100	3.446	54	123	131	»	119	»	4.973
Effets à recouvrer	»	3.846	8.806	1.828	1.585	2.173	135	1.690	20.062
Comptes courants	3.141	»	6.298	1.148	234	1.457	6.468	6.372	25.118
Remises en Transit	»	»	»	»	»	»	»	105	105
Totaux	14.419	121.738	111.655	39.553	32.737	30.111	22.532	14.802	458.754

Passif.

	BANQUE française	NATIONAL BANK	STANDARD BANK	BANK OF AFRICAN	AFRICAN BANK Corporation	NATAL BANK	ROBINSON S. A. BANK	NEDERL BANK	TOTAL
Capital versé	»	18.800	»	»	»	»	»	»	18.800
Fonds de réserve	»	455	»	»	»	»	»	»	455
Billets en circulation	»	8.448	8.494	2.289	1.033	2.528	»	743	24.535
Soldes de comptes courants	»	»	83.456	29.491	21.490	19.995	3.245	6.805	»
Dépôts	6.149	86.928	8.885	5.872	4.169	2.684	3.763	201	283.133
Effets à payer	»	514	»	»	»	»	»	»	514
Comptes divers	»	1.746	871	73	148	85	38	»	2.961
Effets en recouvrement	»	3.847	8.805	1.827	1.585	2.173	135	1.690	20.062
Soldes dus à d'autres banques en Afrique	»	»	1.144	»	44	111	18	»	1.317
Soldes dus à la banque principale et aux succursales	»	»	»	»	4.292	2.535	15.333	5.325	27.489
Soldes dus à la banque principale et aux autres créditeurs	8.270	»	»	»	»	»	»	»	8.270
Remises en transit	»	»	»	»	»	»	»	38	38
Total	14.419	120.738	111.655	39.552	32.761	30.111	22.532	14.802	387.574

MINES DE CHARBON AU TRANSVAAL

Différents gisements de charbon ont déjà été découverts et sont en exploitation dans le Transvaal. Il est certain que le pays tout entier est très riche de ce précieux combustible et qu'il se suffira non seulement à lui-même, mais pourra encore faire de l'exportation avantageusement, sitôt que les tarifs de chemins de fer seront assez réduits pour permettre le transport à bon marché.

Les principaux districts de charbon sont au sud-ouest de Klerksdorp et à l'est de Vereeniging, où est située l'exploitation de la **Transvaal and Orange Free State Association**, qui fournit une grande partie du charbon consommé par le chemin de fer du Cap et expédie également d'assez fortes quantités au Rand, bien qu'il soit éloigné de 35 milles. Les principales mines fournissant le charbon au Rand sont situées dans les environs de Boksburg, à une distance moyenne de 18 milles de Johannesburg. Il y a environ huit mines travaillant à Boksburg et produisant annuellement plus de 1 million de tonnes de charbon qui sont vendues sur le carreau environ 8^{sh} la tonne. A l'est de Boksburg est située la Coal Trust Company, qui est de beaucoup la plus grande compagnie de charbon du Sud-Afrique. Sa production dépasse 1.000 tonnes par jour. Les autres principales mines sont les Springs Collieries qui appartiennent à la compagnie du chemin de fer, et la Cassel Colliery. On a signalé également la présence du charbon auprès de Pietersburg et aux environs de Middelburg, près de la ligne de chemin de fer de Prétoria à Delagoa Bay, ce qui permettrait

l'exploitation et l'exportation économique du charbon vers ce dernier port.

STATISTIQUE DES CHARBONNAGES DU TRANSVAAL

D'après le rapport de l'ingénieur d'État du Transvaal, la production du charbon a été :

DISTRICTS HOUILLERS	TONNAGE extrait	TONNAGE vendu	VALEUR du tonnage vendu (en £)	MAIN D'ŒUVRE employée Blancs	MAIN D'ŒUVRE employée Indigènes
Boksburg	1.165.557	1.128.854	451.996	252	3 701
Heidelberg.	178 093	189.391	91.808	93	1.012
Middelburg.	69 164	61.303	40.847	67	589
Lydenburg.	23.422	23.130	8.590	11	130
Divers districts, c'est-à-dire Potchefstroom. Pretoria et Standerton . . .	34.953	34.616	19.320	20	213
Total de 1896. . . .	1 471.189	1.437.297	612.561	443	5.645
— de 1895. . . .	1.152.206	1.133.466	516.215	286	3.702
Augmentation	318.983	303.831	96.346	157	1.943

LA VILLE DE JOHANNESBURG

ASPECT GÉNÉRAL — SON HISTOIRE, POPULATION, MŒURS, COUTUMES, HÔTELS, RESTAURANTS, HABITATIONS, PRIX DE LA VIE, VOITURES, ETC., ETC.

Vue d'une colline avoisinante, Johannesburg présente à l'œil une superficie égale à celle de Rouen. A perte de vue une ligne de hautes cheminées et de puits de mines indiquent les emplacements des mines d'or. Par un temps calme, l'oreille perçoit de loin le bruit continu des broyages. Quelques rares clochers d'églises bâties en briques tranchent çà et là



COMMISSIONER STREET (JOHANNESBURG)

dans l'uniformité grise des maisons basses, et deux ou trois clochetons de banques ou maisons de commerce attirent à peine l'attention. L'aspect de la ville rappelle les cités commerçantes de l'Angleterre. Johannesburg n'est pas une villégiature agréable, loin de là, les arbres sont rares, rabougris, sauf dans une partie de la ville, Doorfontein, qui est à nos yeux parisiens le bois de Boulogne du pays. Les rues sont très mal, ou plutôt pas entretenues du tout, excepté quelques voies commerçantes; une détestable poussière rouge vole et s'infiltre partout, dans le nez, les yeux, la bouche; on sent les grains de poussière rouler sous les dents; les yeux rougissent en très peu de temps; les vieux Africains ont les paupières rongées par cette maudite poussière contre laquelle il n'y a pas de remède.

Mais le spectateur de cette ville née d'hier, qui a déjà rempli le monde de son histoire, demeure étonné et décontenancé devant l'énergie humaine qui a transformé un sol absolument aride en une ville de 6 milles carrés, comptant, au dernier recensement, 105,000 habitants, et tout cela s'est fait en moins de dix ans. En 1886, on ne soupçonnait même pas l'existence du Witwatersrand. Lorsque les premiers chantiers furent ouverts sur l'emplacement actuel de la Ferreira et que l'on comprit l'importance qu'allaient avoir ces filons si heureusement découverts, de nombreux prospecteurs se précipitèrent à la conquête des claims, et de suite on commença à tracer le plan de Johannesburg à l'américaine, toutes les rues se coupant à angle droit. Les terrains étaient encore à des prix abordables; un stand de 50 × 50 pieds

payé £ 7 à cette époque, fut proposé en vente en juin 1896 à une maison de Paris pour £ 30.000, et à la même date un stand double fut acheté plus de £ 35.000 par une autre maison de Paris. Je m'empresse de dire que ces prix sont absolument ridicules et amèneront forcément à un moment donné une réaction d'autant plus violente que la hausse des prix aura été plus follement exagérée. Quoi qu'il en soit, j'ai cité cet exemple pour montrer quel prodigieux développement avait pris cette ville ; son essor fut cependant bien compromis à la suite du crack de 1889 amené, comme celui de 1895, par les folles spéculations sur les mines. Pour donner une idée de la ruine qui menaça à ce moment la ville fraîchement éclose, M. Héritier, un des rares Français établis là-bas, arrivait de Buenos-Ayres avec sa famille pour tenter fortune dans la nouvelle cité ; quand ils sortirent de la lourde diligence, qui constituait alors le seul moyen de locomotion, ils trouvèrent la ville bouleversée par la baisse de toutes les valeurs. Les gens partaient en foule pour l'Europe ou retournaient dans les autres villes de l'Afrique du Sud, croyant à la ruine immédiate et définitive de Johannesburg. A ce moment, les meubles se vendaient pour rien sur le marché ; les lits de cuivre s'offraient pour un shilling sans trouver d'acquéreur. Peu à peu, le calme se fit, la confiance revint à quelques personnes et l'on se remit à travailler pour réparer sans bruit les dommages causés par les folies précédentes. Pendant cinq ans, en France, on n'entendit plus parler du Transvaal ; mais là-bas, les mines marchaient d'une manière sérieuse. En 1894, on recommença à Paris à parler

de ces mines. Ce fut une révélation suivie d'un engouement irréfléchi; sans connaître le premier mot de tout ce qui compose une mine d'or, on acheta des titres de toute espèce les yeux fermés, tout semblait aller pour le mieux; la hausse succédait à la hausse; mais en octobre 1895, la panique commença à poindre et, terrifiante de rapidité, fit écrouler en trois mois tous ces châteaux de cartes, ces cotes fantastiques de valeurs, que l'habileté des financiers anglais avaient seule pu préparer. Quand ils eurent bourré leurs poches de l'or français, plus de 800 millions, dit-on, ils retournèrent leurs batteries et devinrent spéculateurs à la baisse, continuant à ramasser ainsi d'énormes sommes. Depuis, la cote a suivi une marche incertaine, le calme n'est pas encore rentré dans la spéculation et les premiers mois de 1897 virent une nouvelle baisse arriver, atteignant indistinctement toutes les valeurs. Ces excès de spéculation et cette baisse des cours ont, par contre, un côté avantageux, c'est que, seuls, ils permettent à l'industrie de redevenir économe, soigneuse des intérêts des actionnaires et cherchant tous les moyens propres à diminuer les frais d'exploitation. Il est malheureusement certain que d'ici quelque temps, trois mois, six mois au plus, un nouveau boum sera préparé par la haute finance de Londres et de Paris; de nouveau on fera absorber au crédule spéculateur un nombre considérable de titres à des prix surfaits, et, fatale, la baisse se reproduira, faisant disparaître de la cote quantité de mines dont l'existence n'est souvent représentée que par un bureau à Londres et des titres soigneu-

sement gravés. Il ne faut pas se dissimuler à l'heure actuelle que presque toutes les valeurs des mines d'or sont encore cotées trop cher; les mines sérieuses, travaillant régulièrement et donnant des dividendes, sont capitalisées entre 3 et 10 p. 100. Est-ce trop? Il nous semble que la personne qui veut risquer son argent dans des entreprises lointaines et aléatoires comme les mines d'or, cette personne, semble-t-il, doit désirer au moins 10 p. 100 de son argent. Si l'on ne doit toucher que 3 ou 4 p. 100 d'intérêt, il est absolument préférable d'acheter de la rente et de dormir tranquille. Lorsque des mines sont en prospection, elles sont déjà capitalisées comme si elles donnaient des dividendes, alors qu'elles peuvent rester plusieurs années avant de pouvoir rentrer en exploitation, et que, dans de nombreux cas, elles ne répondront pas aux espérances qu'elles avaient fait concevoir.

Il est certain que le marché des mines d'or finira par se tasser comme le marché de toute autre valeur industrielle. Ces valeurs suivront alors régulièrement la marche de l'industrie et, capitalisées entre 5 et 10 p. 100, elles n'auront chance de hausse que suivant le résultat acquis. Cette digression rentre peut-être dans un chapitre consacré aux mines d'or, mais si nous l'avons placée ici, c'est pour expliquer les causes qui ont retardé l'essor de Johannesburg, en 1889, et qui auraient pu l'arrêter pour bien plus longtemps, en 1895, si les intérêts puissants et les fortunes énormes qui soutiennent le marché des mines de Johannesburg n'avaient pu contrebalancer les effets de ce dernier crack. En janvier 1896 survint l'invasion



ENTRE LES CHAÎNES : PLACE RÉSERVÉE A LA BOURSE DE LA RUE JOHANNESBURG

Jameson, de récente mémoire, cette agression longuement préméditée et organisée attira au Transvaal les sympathies de toute l'Europe, hormis naturellement celle de l'Angleterre. La situation resta, après l'échec de Jameson, singulièrement tendue entre les Boers et les Anglais: sous des dehors corrects, les Anglais du Rand continuèrent à haïr le gouvernement, à lui chercher querelle à toute occasion et pour les plus petites choses, faisant presque regretter au président Krüger la magnanimité dont il a fait preuve en pardonnant de si bonne grâce à tous les agitateurs du Reform Committee. Ces derniers temps, la situation s'est tendue encore davantage, les Anglais accumulèrent des charges plus ou moins fantaisistes contre le gouvernement boer, ils inventèrent les réformes soi-disant indispensables à l'industrie minière, mais qui n'avaient d'autre but que de donner prétexte à une guerre de l'Angleterre au Transvaal et également de masquer les dilapidations et les excès des administrateurs ou des directeurs de toutes les mines. Heureusement, le sentiment de réprobation fut si grand en Allemagne et en France contre ces intrigues, que le cabinet de Saint-James mit dans ses relations avec le président Krüger un peu plus d'aménité. De son côté, le président Krüger réunit une commission chargée d'étudier les réformes demandées par les uitlanders pour leur donner satisfaction dans la mesure du possible. Il est donc probable que quelques dégrèvements seront apportés à l'industrie minière et enlèveront ainsi aux Anglais tous les prétextes qu'ils avançaient pour combattre le gouvernement du pays, qui leur a toujours donné une si

large et si franche hospitalité. Toute cette période de troubles depuis janvier 1896 affecta singulièrement les affaires; seules, les mines sérieuses ont continué, en dehors de l'agitation financière, à travailler utilement le minerai, et les crushings de chaque mois sont là pour indiquer la marche ascensionnelle et considérable de la production de l'or au Witwatersrand. Lorsque la spéculation se vit, en 1896, impuissante à remonter les cours des valeurs minières, d'énormes capitaux à Johannesburg se trouvèrent sans emploi; des quantités de gens qui avaient réalisé, dans les périodes de fièvre des deux dernières années, d'énormes fortunes, ne pouvant spéculer malgré tout sur les mines d'or, cherchèrent d'autres moyens de faire fructifier leurs capitaux. C'est alors que la fièvre des terrains s'empara de tout Johannesburg. Tous les terrains à bâtir de la ville virent leurs prix doubler, tripler ou quadrupler de valeur, et en très peu de temps atteignirent des chiffres inconnus à Paris ou à Londres. Maintenant, les prix ont un peu diminué, mais sont cependant à un niveau trop élevé pour qu'une réaction considérable ne soit pas à redouter sur les terrains. A ces maux engendrés par les excès de la spéculation vint s'ajouter encore une terrible maladie qui frappa dans le vif la population boer; ce fut l'épizootie ou rinderpest qui, ayant pris naissance pendant la guerre du Matabélé Land, se répandit dans toutes les fermes du Transvaal, contaminant et tuant les trois quarts des troupeaux de bœufs, seule richesse des Boers. Toutes ces secousses n'ont cependant pas ébranlé l'importance de la ville, et la population augmente chaque jour; il ne reste plus qu'à désirer



PLACE DU MARCHÉ, A JOHANNESBURG

d'une façon définitive le rétablissement des relations cordiales entre les Boers et les Anglais, une stabilité relative des mines d'or, et Johannesburg reprendra sans aucun doute le chemin ascensionnel qu'elle a brillamment commencé. En attendant, la ville a été conçue de manière à permettre un agrandissement indéfini. Les rues sont larges et souvent interminables; il y a actuellement plus de 80 milles, soit 130 kilomètres de rues; des quartiers nouveaux se sont formés à tous les coins de Johannesburg, on les désigne sous le nom de suburbs ; ainsi Fordsburg et Braamfontein, à l'ouest, habités principalement par les classes pauvres et les commerçants indiens, Jeppe's-Town, centre des employés de commerce et des ouvriers, et enfin Bertram's-Town et Doorfontein, où toute la classe aisée a établi sa demeure. Dans ce dernier suburb, se trouve l'hôpital de la ville, construit sur une colline, « Hospital Hill » et entouré d'un assez grand parc, curiosité rare dans le pays.

Les environs de Johannesburg ne sont pas bien brillants. Booyssens, à 4 kilomètres environ, est un village assez pittoresque; et Aukland Park, à 2 kilomètres, réalise le but des promenades dominicales. On y voit même un petit étang façonné en forme de rivière, sur laquelle on a jeté un pont rustique. C'est, malgré tout, le seul coin frais et ombragé du pays, et on trouve d'autant plus de plaisir à y aller, que le propriétaire de ce Pré Catelan miniature est un Français, établi là depuis longtemps avec toute sa famille.

Johannesburg est une ville essentiellement commerçante; on n'y trouve aucun rentier; chacun est là pour faire son affaire, et vite. Il y a donc peu de recherche

dans les édifices publics, dans les monuments; cependant quelques villas sont fort belles. Le fameux Barnato s'est fait planter un parc, le Barnato's Park, et fait construire une somptueuse résidence. Les monuments sont rares, l'hôtel du gouvernement ressemble à celui d'une sous-préfecture de quatrième ordre; l'hôtel des Postes qu'on bâtit ne sera pas non plus bien magnifique. Les Boers tiennent, en effet, à confier leurs travaux à des architectes boers, et ceux-ci n'ont pas, jusqu'à présent, réussi à égaler Mansard ou Garnier. Quelques massives banques anglaises ont été érigées ces dernières années, et montrent de loin par leurs clochers l'emplacement de la Bourse et de la place du Marché, autrefois si pittoresque, avec les innombrables chariots à douze ou seize bœufs; maintenant ceux-ci n'y viennent plus, depuis que le chemin de fer relie Johannesburg à toutes les directions.

Dans la journée, tout le mouvement se trouve concentré autour de Market square, et *between the chains* (entre les chaînes) barrant une rue, lieu de rendez-vous pour la Bourse. Les autres rues ont un aspect bien tranquille et provincial, et si l'on ne voyait passer à chaque minute un nègre portant quelque paquet, ou un cavalier coiffé du chapeau des cow-boys, on se croirait dans une petite ville anglaise.

A six heures, toutes les affaires sont terminées; les magasins de détail ferment, et les rues deviennent désertes.

Le soir, les distractions sont relativement nombreuses; il y a en effet deux théâtres fort bons, dont l'un joue les comédies et l'autre l'opéra pendant la saison, plus deux ou trois cafés-concerts et un cirque.

Tous ces établissements de plaisirs font en général de très bonnes affaires, et si la baisse des mines n'était venue restreindre les dépenses, les théâtres seraient déjà bien plus nombreux; en 1895, on avait commencé la construction de deux théâtres nouveaux qui ont été laissés inachevés après la panique de Jameson.

La société anglaise reçoit également et donne de fort jolis bals, avec cotillons, bals masqués, etc., etc. Mais il y a naturellement peu de dames à Johannesburg; les habitants sont, pour la plupart, de jeunes hommes arrivés pour tenter fortune, et n'ayant pas encore pu se marier ou n'en ayant pas eu le loisir. Il y a, par suite de cette pénurie de femmes, fort peu de jeunes filles à marier, et je crois qu'il y aurait là un débouché appréciable pour de nombreuses mamans qui ne peuvent caser leurs filles à Paris.

Les dames de la société font, comme les dames font partout, beaucoup de visites, de toilettes et de potins, d'autant plus qu'elles se connaissent toutes entre elles. Elles organisent des ventes de charité, des promenades en bicyclette et d'innombrables afternoon-teas.

Les messieurs seuls ont comme distraction le Rand Club parfaitement installé, et surtout beaucoup de dîners, car le luxe de Johannesburg se mesure par le nombre de dîners que l'on donne et que l'on rend. Comme, en général, les messieurs sont mal organisés pour recevoir chez eux, ils reçoivent au cercle ou dans un hôtel et payent des prix tout à fait exorbitants. Un dîner confortable coûte £ 3 par personne, et si l'on veut bien faire les choses, il faut payer 3 guinées 15^{sh}, soit 100 francs; je cite, à titre de

curiosité, le menu d'un dîner offert à Barnato par ses amis, au moment de son départ pour Londres :

Hors d'œuvre variés.
Consommé Sévigné.
Saumon anglais sauce hollandaise.
Filet de bœuf Godard.
Noisette de chevreuil aux marrons.
Asperges beurre fondu.
Épinards au velouté.
Pintade au cresson.
Dinde farcie aux truffes.
Salade de saison.
Charlotte de pommes.
Glace tutti frutti.
Gâteau de Savoie.
Fruits et desserts assortis.
Vins : Sherry, Schloss Johannisberg, Château la Rose, Chambertin, Mœt et Chandon 1889, Bollinger spécial.

Encore si ces festins étaient aussi exquis que sembleraient l'indiquer les menus! Il y a pénurie non pas de bons chefs, mais de bonnes marchandises. Allez donc faire une glace tutti frutti avec de la crème en conserve et des fruits en boîtes de fer-blanc. Il faut s'armer d'un peu de complaisance, et se figurer être chez Paillard ou chez Cubat.

Les Anglais ne pouvaient manquer d'implanter leurs innombrables sports. On compte de nombreux clubs consacrés au foot ball, au tennis, au golf, au polo et surtout aux courses de chevaux. Un très joli champ de courses a été aménagé à 2 milles de la ville et comprend : tribunes, pesage, paddock, buffet, etc.... On voit couramment des paris de £ 5.000 (125.000 fr.) sur un cheval. Le jeu aux courses a envahi toute la population et de nombreux offices se sont créés à Johannesburg pour exploiter cette passion. En tous cas, les courses donnent l'occasion aux dames de mon-

trer leurs toilettes, aux gentlemen de sortir leurs attelages et, à ce point de vue, elles sont très utiles au commerce local.

On avait commencé aussi à exhiber des combats de boxe et les champions américains ont fait le chemin à plusieurs reprises pour exercer en Afrique leur délicat exercice. Mais ces amusements ont été prohibés récemment. La dernière importation est la course de lévriers comme on la pratique en Angleterre. Plusieurs lévriers renommés ont été envoyés à Johannesburg cette année.

Hôtels. — Il y a de nombreux hôtels, mais ils sont presque toujours combles.

Les principaux sont :

		PENSION
North western hôtel		£ 1 par jour.
Grand national hôtel tenu par un Italien, M. Zoccola, arrivé comme garçon d'hôtel il y a six ou huit ans et maintenant millionnaire.		» 1 —
Hôtel Victoria, près de la gare		» 1 —
Heath's hôtel, dans la rue la plus commerciale.		
Masonic hôtel, où se réunissent les francs-maçons fort nombreux dans l'Afrique du Sud.		
Central hôtel	environ.	15sh —
Goldfields —	—	15 —
Long's —	—	15 —
Langham —	—	15 —
Odeon —	—	10 —
Ferreira —	—	10 —
Height's —	—	10 —

La Société internationale des wagons-lits fait bâtir maintenant un grand hôtel, qui sera situé près de la gare, et qui promet d'être magnifique. Il s'appellera, dit-on, Hôtel de l'Europe. On va construire également un magnifique hôtel qui comprendra : hôtel, bains turcs, salle de théâtre, etc., etc.

Restaurants. — Celui du Rand Club, supérieurement tenu et administré par M. Héritier, mais il faut faire partie du club pour y aller, et la cotisation est de £ 100. Tous les jours on y sert trois ou quatre cents déjeuners à la francaise, et ce à très bon marché. C'est le seul endroit de Johannesburg où l'on puisse manger de la bonne cuisine; le Continental Restaurant, récemment ouvert.

Clubs. — Le principal est le Rand Club, où se réunissent tous les messieurs de Johannesburg occupant une situation, soit dans les mines, soit dans les affaires. Le club est très prospère et compte environ 2.000 membres. Le nombre des nouveaux élus tend à diminuer, par suite de deux partis qui gouvernent le club : le parti anglais et le parti allemand qui protège plutôt les idées boers. Des rivalités se présentent à l'élection de chaque nouveau membre, et rarement la majorité requise pour être reçu est atteinte.

Pour les étrangers qui veulent faire un court séjour à Johannesburg, il est très agréable de se faire admettre pour un mois au club. La cotisation est de 2 guinées, et il faut se faire présenter par deux parrains, membres du club.

Le club est très bien organisé et ne le cède en rien aux cercles anglais. Bonne cuisine, bars anglais et américain, nombreuses salles de lecture, de billard, bibliothèque, etc.

Les autres clubs de la ville sont : le Turf Club, le Wanderer's Club, consacrés aux sports, et de nombreux clubs de foot ball. Un nouveau club vient de se former sous le nom de City Club.

Voitures. — Les voitures sont bon marché : à la

course 1^{sh} par personne, à l'heure elles coûtent 7^{sh},6^d (9^{fr},60). La course comprend un rayon de 3 milles ; le mille en plus est tarifié 1^{sh}.

La nuit, le tarif est augmenté de moitié.

Les landaus ou les charrettes légères sont au même prix. Les dernières vont plus vite mais on y est excessivement secoué.

Les landaus pour faire une promenade sont hors de prix. On demande facilement 50 francs pour une promenade de 1 heure à 4 heures.

Jinrincshairs. — On appelle ainsi de petites voitures légères fabriquées à Durban et ressemblent aux pousse-pousse de l'exposition. Elles sont traînées par d'agiles nègres, qui courent facilement vingt minutes sans s'arrêter. On n'y est pas très bien, mais on est moins secoué que dans les voitures de place.

Tramways. — La compagnie de tramways de Johannesburg, qui a le monopole du gouvernement, a installé de nombreuses voies qui sillonnent la ville en tous sens. Les places sont à 3 pence par fraction de parcours ; pour 1^{sh} on peut traverser la ville de bout en bout. Le soir le prix des places est doublé.

Diligences. — Il n'y en a plus maintenant au départ de Johannesburg, depuis que le chemin de fer relie cette ville à toutes les directions. Le départ de la diligence pour le Transvaal a lieu maintenant de Prétoria.

Églises. — Il y a naturellement beaucoup d'églises protestantes, tant pour les Boers que pour les Anglais. Les catholiques peuvent entendre la messe à la chapelle des sœurs françaises qui ont une école fréquentée par 300 enfants.

Les israélites ont fait édifier également une synagogue.

Journaux. — On compte quatre ou cinq journaux quotidiens : le *Star*, le *Standard*, *Digger's news*, *Johannesburg Times*, etc., etc. Ils publient trois éditions par jour et se vendent 3 pence, ce qui est du reste la plus petite monnaie du pays, car les pièces de bronze y sont totalement inconnues.

En outre, plusieurs journaux font une édition hebdomadaire pour le départ du courrier d'Europe et relatent tout ce qui s'est passé dans la semaine.

Plusieurs journaux spéciaux de modes, de sport ou commerciaux sont également publiés à Johannesburg.

Tous les journaux politiques, comme partout d'ailleurs ont contribué fortement à irriter les Anglais contre les Boers, et la loi qui a été récemment votée concernant la presse, était absolument nécessaire pour donner au gouvernement le droit d'empêcher les attaques odieuses et fausses qui lui étaient journellement adressées. Il faut par contre espérer que le gouvernement ne fera pas un usage trop rigoureux de cette nouvelle loi et que, d'un coup de plume, il ne supprimera pas comme il l'a déjà fait, un journal un peu agressif.

Les rapports toujours si tendus entre Anglais et Boers, ces derniers soutenus par les Allemands, ne peuvent s'améliorer sans concessions réciproques. La presse est l'instrument le plus actif pour améliorer ou pour aigrir ces relations ; les attaques journalières et répétées finissent par agacer les plus conciliants et à leur inspirer des mesures beaucoup plus sévères qu'il ne serait souvent nécessaire.

Mœurs et coutumes. — L'Anglais en Afrique est resté Anglais comme partout. Cependant, à Johannesburg principalement, il s'est démocratisé, ce qui tient certainement à l'origine de la ville. Quand, en 1886, les premiers pionniers arrivèrent pour fonder la ville, ce furent tous des hommes de Kimberley ayant déjà fait leurs preuves, habitant l'Afrique du Sud depuis longtemps et que la vie dure des camps avait rendus rudes de façons. Ils étaient en effet tous fils de leurs œuvres et avaient fait leur affaire au milieu des difficultés des pays nouveaux. Habitués à coucher sous la tente, à habiter des maisons en carrés de fer blanc, ces hommes prirent peu à peu des manières brusques et sans façons qu'ils ont apportées avec eux et transmises aux nouveaux venus. Aussi, tous les habitants de Johannesburg ont-ils un petit air rude, mais au fond ils sont très bons vivants et d'agréables relations. Seulement il ne faut pas attendre d'eux une honnêteté aussi grande que celle des Européens ; ils sont en effet allés en Afrique pour gagner de l'argent, bien vite, employant à cet effet leur intelligence et leur peine, mais ne reculant devant aucun moyen pour atteindre leur but.

Toutes les grosses affaires sont entre les mains de chefs anglais ou allemands ; presque toutes les affaires commerciales importantes sont également dirigées par des Allemands. Les Boers ne s'occupent pas d'affaires minières, ou du moins très peu. Comme exception on peut citer MM. Lewis Mark qui possèdent, dit-on, la plus grosse fortune immobilière du Transvaal. Les Boers sont en général dans l'administration, ils préfèrent le farniente bureaucratique aux aléas des affaires,

cela cadre mieux avec leurs habitudes flegmatiques. La qualité de fonctionnaire ne leur enlève pas le désir d'augmenter leurs appointements par de nombreux pots de vin qui sont pour ainsi dire obligatoires et reconnus dans le Transvaal.

Les Boers et les Anglais forment deux classes bien distinctes de population. Les Anglais se suffisent à eux-mêmes, se reçoivent entre eux, admettant cependant dans leur intimité les nombreux ingénieurs américains qui sont venus prendre la direction des mines de Johannesburg. Il faut en effet remarquer que, dans ce pays où presque tous les capitaux ont été fournis à l'origine par des Anglais, presque tous les ingénieurs des mines sont américains et quelques uns sont français ; ces derniers ont même, jusqu'à présent, réussi parfaitement au Transvaal, et il est probable que peu à peu de nombreuses mines seront dirigées par des ingénieurs français.

PRIX DE LA VIE A JOHANNESBURG

Les conditions de la vie à Johannesburg sont assez élevées. Néanmoins, un homme voulant vivre économiquement peut le faire aussi avantageusement que dans toute autre ville. Nous pouvons diviser le prix de la vie en trois classes : 1° pour l'ouvrier, 2° pour l'employé de commerce, 3° pour le chef d'un commerce ou d'une industrie.

1° Un ouvrier peut vivre confortablement à Johannesburg avec £ 8 par mois et, comme son salaire sera toujours supérieur, il peut mettre de l'argent de côté. On a en effet une pension pour le repas avec logement



CHAMP DE COURSES DE JOHANNESBURG

pour £ 4 1/2 par mois. Les vêtements et la toilette ne sont pas beaucoup plus cher qu'en Europe.

2° L'employé de commerce, dont le salaire varie de £ 12 à 30 par mois, peut vivre, soit à l'hôtel, soit dans une pension de famille ; il peut aussi prendre une chambre meublée et déjeuner et dîner au restaurant. La pension d'un hôtel moyen varie de 8 à 12sh par jour, boisson à part. Une pension de famille confortable correspondant au budget d'un employé coûte £ 8 à 10 par mois. Une chambre meublée dans le centre de la ville coûte £ 4 à 6 par mois. Les déjeuners et les dîners au restaurant, avec une demi bouteille de bière à chaque repas, coûtent 2 et 3sh environ.

3° Pour un chef de commerce, avec ou sans famille, il faut dépenser au moins £ 30 par mois. Indépendamment des trois genres de vie ci-dessus, on peut encore conseiller l'installation dans une maison particulière. Pour un budget supérieur à £ 30, les prix peuvent être ainsi fixés :

Pour un hôtel de premier ordre, pension et chambre très confortables, 15sh par jour non compris les boissons.

Une pension de famille située à Dornfontein varie de £ 12 à 15 par mois non compris les boissons ; il faut y ajouter le prix du tramway ou des moyens de locomotion pour aller en ville ainsi que les dépenses du lunch.

Une très bonne chambre meublée, avec cabinet de toilette peut coûter à peu près £ 8 par mois, et, si l'on est membre du club, comme nous le conseillons à toute personne pouvant en faire la dépense, on

obtient un dejeuner excellent à 2^{sh},6^{d} et le dîner à 4^{sh}. L'installation dans une maison particulière entraîne de suite à des dépenses beaucoup plus considérables.

Une maison meublée ne se loue pas pour moins de trois mois et pour avoir salon, salle à manger, deux chambres à coucher et dépendances, il faut compter au moins £ 25 à 30 par mois. Une maison non meublée vaudrait environ £ 15 à 25 par mois pour la même étendue ; mais les maisons situées dans les faubourgs élégants et assez grandes pour une famille de cinq personnes se louent facilement £ 40 à 50 par mois. Indépendemment de la location, il y a à compter les frais de nourriture, de domesticité, de blanchissage et d'entretien qui sont tous très élevés. La nourriture est hors de prix, sauf la viande qui, de qualité très ordinaire, ne se vend que 7 à 8^{d} la livre ; toutefois le veau, presque inconnu dans le pays, atteint des prix fantastiques qui ne peuvent être payés que par les gens excessivement riches ; un rôti de veau coûte facilement £ 1. La volaille est très mauvaise et très chère, les légumes frais sont hors de prix : un chou-fleur se vend 3^{sh}, une botte de carottes 2^{sh},6^{d}, une salade 9^{d}. Le beurre frais n'existe pour ainsi dire pas. On ne se sert que du beurre de conserve qui se vend environ 2^{sh} la boîte d'une livre.

Les œufs 3^{sh} la douzaine ; le gibier, assez ordinaire de qualité, est très bon marché pendant la saison de chasse ; le vin rouge ordinaire se vend de 12 à 25^{sh} la caisse de douze bouteilles pour les vins du Cap et de 15 à 30^{sh} pour les vins rouges de Bordeaux. La boisson habituelle est la bière ; l'eau est en général très mauvaise et pendant un certain temps de l'année on n'en a pas

à discrétion, on consomme beaucoup d'eaux minérales qui se vendent 6^d la bouteille.

Domestiques. — La question des domestiques est encore plus compliquée au Transvaal qu'en Europe. Les cuisinières françaises ou allemandes se payent £ 10 par mois ; les Anglaises qui ne savent pas faire la cuisine se font payer £ 6 ; mais la plupart des cuisinières employées sont des métisses de la colonie du Cap que l'on paye de £ 4 à 6 par mois. Il n'y a pas de femmes de chambre ou elles atteignent un prix fou. On emploie généralement des « boys » dont les services sont rétribués à raison de £ 3 à 4 par mois ; il y aurait place pour un grand nombre de cuisinières françaises qui sont très appréciées à Johannesburg, mais leurs exigences sont trop exagérées. Le blanchissage est fait par des Chinois ; ces derniers temps, plusieurs blanchisseries américaines ou françaises se sont installées, mais jusqu'à présent elles n'ont pas donné de bien bons résultats, à cause du manque de main-d'œuvre et de la rareté de l'eau. On paye en général 4^{sh} pour la douzaine de pièces, qu'il s'agisse de chemises ou de chaussettes ; le blanchissage est très mal fait et le linge s'use très rapidement. Il est donc absolument inutile d'avoir du linge de bonne qualité.

Dépenses diverses. — En dehors des dépenses que nous venons de signaler et qui s'appliquent à la vie d'intérieur d'une famille ou d'un employé, il est intéressant de connaître les prix généraux de différentes dépenses, telles que celles pour les menus plaisirs, les théâtres, les sorties, etc... Les bars, seuls cafés usités en Afrique du Sud, vendent leurs consommations uniformément à 6^d et 1^{sh} le verre. Le

champagne se paye £ 1 la bouteille, qu'il soit d'une première marque ou d'une marque ordinaire. Les voitures de place sont bon marché pour une petite course et pour une personne, et deviennent excessives lorsque l'on est plusieurs et que l'on veut faire une grande course. Le tarif donné plus haut se double au coucher du soleil, et lorsqu'on veut prendre une voiture pour faire une promenade il n'existe plus de tarif, on doit faire un prix avec le cocher qui naturellement demande une somme très élevée. Les théâtres sont bon marché si l'on prend des fauteuils d'orchestre ou des places séparées, mais les loges de quatre places coûtent £ 5,10^{sh} et quelques fois £ 7. 10^{sh}. Les cafés-concerts et autres menus plaisirs ont des prix beaucoup plus raisonnables.

Toutes les autres dépenses nécessaires sont en général très élevées ; pour faire faire des réparations dans sa maison, faire venir le menuisier ou le serrurier, faire faire un déménagement ou un transport ; toutes ces opérations entraînent à des dépenses considérables. En un mot, la vie au Transvaal est très cher. Il n'y a que les gens qui gagnent de l'argent qui peuvent vivre confortablement sans se priver. Nous ne saurions donc trop engager les personnes allant s'établir au Transvaal à bien étudier leurs ressources avant d'entreprendre le voyage ; presque tous les insuccès des débutants proviennent de ce qu'ils n'ont pas avec eux les ressources nécessaires pour parer aux premiers frais et pour attendre la mise en marche régulière de l'affaire qu'ils veulent entreprendre.

PRIX DE DIFFÉRENTS ARTICLES A JOHANNESBURG EN JUILLET 1897

Articles pour construction.

Ciment	le baril.	52^{sh}
— Alsen's	—	54 6^{d}
Madriers 3 × 9	par pied.	7^{d} 1/2
Fer galvanisé		6 1/2
Planches à parquets	par pied.	4 1/2

Articles pour mines.

Dynamite n° 1	la caisse.	96^{sh} 6^{d}
Gélatine	—	107 6
Détonateurs Nobel		2 6
Fusées Nobel		4^{d} 1/4
Huile de lard		30^{sh} 6^{d}
Pétrole	le gallon.	4
Vavoline	—	4
Huile de castor		37 6
Paraffine	la caisse.	13 3
Bougies marquées *Atlas*	—	11
Suif	la livre.	5^{d} 1/4
Bougies *Price*	la caisse.	10^{sh} 6^{d}
Rails	la tonne.	£ 13
Pelles *Jackson*		30
— *Hobart*		42
Marteaux	la livre.	6^{d} 1/2
Mercure		£ 10
Pioches		32^{sh} 6^{d}
Bois de teak		16 6
Pitch-Pin	le pied cube.	4 3
Plomb		34

Articles d'alimentation.

Lait condensé	la douzaine de boîtes.	7^{sh} 6^{d}
— marqué *Éléphant*		6 3
Thé n° 1	les quatre livres.	6 6
Confitures *Morton*	la douzaine de pots.	11
— *Maconochie*	— —	12
Thé n° 4	la douzaine de boîtes de 1 livre.	13 9
Café	la livre.	1 9
Riz	—	5
Homard en boîtes	la douzaine.	18
Saumon américain en boîtes	—	9
Sardines, qualité courante	—	6
Sucre du Natal	le cwt.	28^{sh}

Farine	—		21 sh
Petits pois	la boîte.		9 d
Haricots verts	—		9 d
Fromage de gruyère	la livre.		1 sh 9 d
Chocolat *Potin*	—		2 sh 6 d
Saucisson de Lyon	—		4 sh 6 d
Macaroni et pâtes alimentaires	—		9 d
Whisky *Burkes*	la caisse.		48 sh
— *Dewar*	—		50 sh
— *Lawson*	—		50 sh
— *Christie*	—		48 sh 6 d
— *Buchanan's H. O. C.*	—		50 sh
— *Haig et Haig*	—		45 sh
Angostura	—		42 sh
Cognac Martel ***	—		72 sh
— Pelisson père et C° ***	—		84 sh
— — — *****	—	£ 5	10 sh
— Fouquet et C° ***	—	» 3	3 sh
Gin	la douzaine de bouteilles.		42 sh 6 d
Bière anglaise	— —		22 sh 6 d
— de Pilsen	— —		22 sh 6 d
Stout	— —		23 sh 6 d
Champagne Pommery et Greno		» 6	10 sh
— Moët et Chandon, L. Rœderer		» 6	10 sh
— De Venoge et C°		» 6	
— Heidsieck et C°		» 6	15 sh
— Green et C°, en flacons	la douzaine.		27 sh
Chartreuse jaune	la caisse.	» 6	
— verte	—	» 7	
Bénédictine	—	» 5	8 sh
Curaçao Marnier	—	» 5	
Quinquina Dubonnet	—		54 sh
Cordial Médoc	—	» 4	12 sh
Pippermint *Raissac*	—	» 4	8 sh
Bordeaux, Château-Mireport	—	» 1	3 sh 6 d
— Château-Laclotte	—	» »	19 sh

etc., etc.

AUTRES VILLES PRINCIPALES DU TRANSVAAL

PRÉTORIA

Population environ 15.000 habitants. Est située à 46 milles du chemin de fer de Johannesburg, à une altitude de 4.471 pieds.



MAISON DU PRÉSIDENT, A PRÉTORIA

Cette petite ville, assez coquette, est le siège officiel du gouvernement du Transvaal. Le président y demeure ainsi que la plupart des députés du Volksraad.

Hôtels. — Grand Hôtel, environ 15sh par jour; Transvaal Hôtel, Commercial, Leigton, etc., de 8 à 12sh par jour.

Les principaux journaux sont : *The Press*, *Transvaal Advertiser*, le *Staats Courant* (*Journal officiel*) le *Land en Volk*.

Il y a plusieurs clubs : le club Prétoria, le club allemand, ainsi que de nombreuses société de sports.

Principaux Monuments. — Le palais du gouvernement, énorme bâtiment sans beaucoup de grâce, construit par un ingénieur boer, au prix de £ 200.000. L'église réformée hollandaise, la cathédrale anglaise, l'église catholique romaine. Un petit musée qui contient quelques collections ethnologiques et minéralogiques. On est en train de construire un jardin zoologique.

La ville est assez jolie d'aspect, divisée en carrés, les rues toutes égales et contenant de nombreux squares. La végétation est beaucoup plus vigoureuse qu'à Johannesburg et le voisinage d'une petite rivière rend le séjour de Prétoria beaucoup plus calme et agréable. La ville est toute entière éclairée à l'électricité et munie d'un système complet d'adduction des eaux. Depuis que Prétoria est en communication par chemin de fer avec Lorenzo Marques, son commerce et sa population se sont accrus considérablement, mais la petite ville n'a pas, comme Johannesburg, l'attrait des mines d'or pour attirer un grand nombre d'immigrants.

POTCHEFSTROOM

Population : 2.500 habitants, à 71 milles de Johannesburg.

Hôtels. — Royal, Crown, Phœnix, environ 10sh par jour.

Potchefstroom est la plus ancienne ville de la République Sud-Africaine, ayant été fondée en 1839. Cette ville fut le théâtre de nombreux combats, d'abord entre Boers et surtout en 1881 dans la campagne des Anglais contre le Transvaal. La ville a tout à fait l'apparence d'un village français, avec ses jolies petites maisons toutes entourées d'arbres vigoureux.

On a découvert des champs d'or non loin de la ville, mais son commerce principal est dû aux plantations de tabac très riches dans le district.

KRÜGERSDORP

Population environ 2.000 habitants, à 22 milles de Johannesburg.

Hôtels. — Central, Varley.

Krügersdorp est le centre d'importants gisements aurifères dont l'exploitation, à peine commencée, donnera sans aucun doute un vif essor à la ville.

C'est aux environs de Krügersdorp que le docteur Jameson et ses troupes furent battus par les Boers, le 2 janvier 1896.

KLERKSDORP

Population environ 6.000 habitants, à 103 milles de de Johannesburg.

Hôtel. — Palace.

Est également le centre de grands gisements aurifères qui furent exploités dès 1888, mais une spéculation exagérée et le défaut d'administration empêchèrent les exploitations de réussir, et, depuis, la ville est retombée dans le calme; cependant, la nouvelle ligne de chemin de fer qui relie Klerksdorp à Johannesburg va certainement développer à nouveau le trafic. On a trouvé dans les environs des mines de diamants et de charbon.

PIETERSBURG

Population : 1.400 habitants.

Hôtels. — Transvaal, Café Royal.

Pietersburg est la capitale du district du Zoutpansberg et un important centre pour les routes de Leysdorp et celles conduisant au territoire de la Rhodesia. Aux environs de la ville se trouvent plusieurs districts aurifères tels que le Selati River, Woodbush et les Waterbergs. On est en train de construire la ligne qui reliera Prétoria à Pietersburg et qui donnera certainement une grande importance à ce district, le plus fertile du Transvaal.

BARBERTON

Population environ 2.000 habitants.

Hôtels. — Granville, Crown, Phœnix, environ 12^{sh} 6^{d} par jour.

La ville est située au centre du district de Kaap, elle a vu la plus grande fortune et est tombée maintenant dans une décadence à peu près complète. C'est dans ce district qu'est située la fameuse mine de la Sheba, qui donna des résultats si extraordinaires un moment, que

ses actions de £ 1 cotèrent 1.500 francs. Cette merveilleuse mine attira dans tout le territoire une quantité énorme de chercheurs d'or et en 1888 la population de Barberton était d'environ 15.000 habitants. On gagnait l'or à la pelle et la ville fut le théâtre d'abominables orgies. On raconte que les femmes se vendaient elles-mêmes aux enchères.

Quoi qu'il en soit, le district, s'il a perdu de son importance, peut la retrouver d'un instant à l'autre ; le minerai aurifère n'est pas, comme au Witwatersrand, régulier et à faible teneur, mais c'est un minerai très riche que l'on trouve irrégulièrement réparti dans des poches. Aussi doit-on s'attendre un jour ou l'autre à une vive reprise de l'importance du district.

HEIDELBERG

Population environ 1.000 habitants.

Hôtels. — Royal et Central.

Heidelberg est le centre de gisements aurifères qui sont maintenant en exploitation. Les Reefs qui passent dans ce district sont connus sous les noms de Black Reef et de Elsburg Reef. Jusqu'ici ils n'ont pas donné de résultats bien importants.

Les autres villes du Transvaal intéressantes à connaître sont :

Lydenburg, centre promettant de devenir important, par suite des riches gisements aurifères du district; Rustenburg; Middelburg; Standerton; Lichtenburg; Ermelo; Boksburg (où sont situées les plus grandes mines de charbon du Transvaal).



UNE VUE DE LA CROCODILE-RIVER

LES MINES D'OR DU TRANSVAAL

Il n'entre pas dans le cadre de ce livre de faire une étude approfondie et détaillée sur la formation et l'exploitation des mines d'or. Nous renvoyons le lecteur aux ouvrages si complets de M. Henry Dupont, directeur de la *Revue Sud-Africaine*, premier initiateur en France des mines d'or. En 1889, au moment où les nouvelles richesses découvertes en Afrique étaient encore inconnues des Français, M. Dupont publia un livre, *Les mines d'or de l'Afrique du Sud* qui donnait déjà des détails excessivement complets sur la formation géologique, l'exploitation, les compagnies, etc. En 1893, ce livre fut suivi d'un supplément relatant les dernières nouvelles concernant les villes et les progrès de l'industrie. Le lecteur trouvera dans ces deux ouvrages, ainsi que dans celui plus récent de M. de Launay (*Les mines d'or du Transvaal*) tous les renseignements possibles sur l'exploitation des mines d'or.

Nous ne voulons, dans cet ouvrage, que consacrer un chapitre plutôt commercial et statistique aux mines d'or; celles-ci sont en effet, avec les mines de diamants, les deux principales richesses et la raison d'être de toute l'Afrique du Sud. Le développement de cette partie du monde est dû et est intimement lié aux bons résultats de l'exploitation de ces mines. L'or que produit le Transvaal entre actuellement pour environ un quart dans la production du monde entier, comme il résulte du tableau suivant :

PRODUCTION DE L'OR DANS LE MONDE EN 1896.

États-Unis	£	11.400.000
Afrique du Sud	»	9.050.000
Australie	»	8.742.000
Russie	»	6.320.000
Mexique	»	1.398.000
Inde	»	1.200.000
Chine	»	1.034.000
Colombie	»	620.000
Brésil	»	496.000
Guinée	»	437.000
Guinée française	»	375.000
Allemagne	»	478.000
Autriche	»	366.000
Pays divers	»	1.784.000
Total	£	43.700.000

Les calculs des ingénieurs font prévoir d'ici trois ou quatre ans que la production de l'or du Witwatersrand, seule, atteindra 500 millions de francs par an, et ce chiffre énorme sera maintenu pendant une période difficile à évaluer, mais que les calculs les plus modérés font estimer à vingt ans.

SURCAPITALISATION

L'étude approfondie de la cote des valeurs sud-africaines montre immédiatement que le prix de toutes les actions sont trop élevés ; même dans le temps de la plus grande baisse en mars 1897, il y avait encore de l'exagération dans les cours des principales mines. La spéculation escompte de longues années d'avance les résultats possibles et probables d'une mine pour imprimer au cours une avance exagérée qui, dans la plupart des cas, devient impossible à maintenir avec les premiers résultats des broyages. Pour les mines travaillant déjà depuis longtemps, donnant ou allant



UNE VUE DE LA CROCODILE-RIVER

donner des dividendes, les cours sont de même trop élevés, eu égard à la valeur de la mine et à sa durée. En général, on ne fait aucunement attention à la durée de la mine lorsqu'on achète des valeurs pour mettre en portefeuille; il est cependant indispensable de connaître, au moins approximativement, à quelle époque la mine cessera d'être exploitée. Mais les spéculateurs espèrent toujours faire un profit sur leur achat sans chercher à savoir si, dans cinq ou six ans, leur valeur aura diminué. Même dans le cas d'excellentes mines, telles que la Robinson ou la Ferreira, les prix des actions sont hors de proportion avec les bénéfices et la durée des mines. On estime à quinze ans la durée de la Robinson, le cours de ses actions est actuellement de 225 francs, elle donne un dividende annuel de 15 francs. En admettant que ce dividende se maintienne pendant les quinze ans que doit durer la mine, un acheteur payant l'action 225 francs recevra, d'ici l'époque où cessera l'exploitation, 15 fois 15 ou 225 francs, c'est-à-dire juste le prix de son achat, et nous supposons que le dividende puisse être maintenu tout le temps dans les mêmes proportions. Cet exemple, qui s'applique à une des meilleures mines de toute l'Afrique du Sud, pourrait être suivi d'autres ayant trait aux mines secondaires ou Deep Levels qui sont déjà toutes capitalisées à des taux bien supérieurs à ceux qui pourront être probablement acquis lors de la mise en exploitation de ces mines. Nous voulons cependant donner encore un exemple typique de ces exagérations dont le public ne se rend aucun compte. Prenons la Randfontein : la Randfontein a été fondée à un capital nominal de £ 2.000.000 en actions de

£ 1; elle possède un territoire considérable qu'elle veut mettre en valeur par la création successive de nombreuses filiales; quelques-unes ont déjà été *flottées*, et il en reste, suivant les propositions faites par les directeurs, encore six à lancer. Le capital total des onze compagnies ainsi formées et de la compagnie mère s'élèvera à £ 7.700.000 et au cours actuel d'août 1897 à environ £ 11.700.000, ainsi qu'il résulte du tableau suivant :

	CAPITAL nominal. — £	COURS actuel. — £	CAPITAL effectif. — £
Randfontein	2.000.000	2 1/2	5.000.000
Compagnies filiales constituées.			
Porges Randfontein	500.000	1 3/4	875.000
Randfontein Mynpacht	750.000	1	750.000
North Randfontein	250.000	1	250.000
Robinson Randfontein	600.000	2	1.200.000
Randfontein Block A	600.000	1	600.000
Compagnies filiales à constituer.			
South Randfontein	500.000	1	500.000
Block C. Randfontein	500.000	1	500.000
— D. —	500.000	1	500.000
— E. —	500.000	1	500.000
— F. —	500.000	1	500.000
— G. —	500.000	1	500.000
Total général	7.700.000		11.675.000

Le capital effectif de toutes ces mines est donc ou sera donc d'environ 300 millions de francs. Or, la totalité de l'or extrait de toutes ces mines depuis 1889, date de la fondation de la compagnie, est d'à peine 100.000 onces ou 9 millions de francs. Ces 9 millions de francs, une fois les dépenses d'exploitation faites, n'ont pas dû donner plus de 1.000.000 de bénéfice net. Les chiffres ci-dessus se passent de commentaires. Il n'en est pas moins probable que le cours de la Rand-



UN COMPOUND DE TRAVAILLEURS NÈGRES DANS UNE MINE D'OR

fontein continuera à varier entre £ 2 et 3, arrivera peut-être de nouveau à £ 5, comme en 1895, sans que pour cela aucune production d'or ne vienne justifier ces cours purement spéculatifs.

La spéculation sur les mines s'aide de tous les moyens pour pousser les cours et les manipule suivant les besoins du moment. Comme on le sait, toutes les mines du Witwatersrand sont dirigées par des groupes tout puissants, lesquels tiennent à leur merci six, huit, dix compagnies ou plus, qui reçoivent d'eux la direction qu'ils désirent leur donner. Les directeurs de ces compagnies faussent les résultats des broyages, les augmentent ou les diminuent artificiellement, en achetant des onces d'or à une autre compagnie, ou en ne déclarant qu'une partie de leur production, suivant qu'ils veulent la hausse ou la baisse. En outre, ces groupes directeurs sont tellement riches et puissants, qu'ils tiennent en main un grand nombre des actions des compagnies ; ils peuvent donc imprimer aux actions le cours qu'ils désirent. On peut en citer un exemple avec la Simmer and Jack, dont le capital actuel est de £ 5.000.000, en 1 million d'actions de £ 5 (dont 940.000 émises). Sur ce chiffre d'actions, la Consolidated Goldfields of Africa en possède 715.000 ; il est donc facile d'imaginer les fluctuations que la Consolidated Goldfields peut faire imprimer à la Simmer and Jack, possédant plus des trois quarts des actions émises et pouvant les racheter ou les mettre sur le marché suivant les besoins du moment. Les Trusts, tels que la Goldfields, l'Anglo-French, la Rand Mines, etc., peuvent tous agir ainsi sur le marché. De plus, ils donnent

des dividendes parfois exagérés, pris souvent sur leur capital Ainsi, la Randfontein donnait l'année dernière un bonus de 400.000 actions de Porges Randfontein dans le but de faire monter son propre cours. On se rappelle les dividendes considérables donnés par l'Anglo-French Exploration C°, dividendes qui n'ont jamais pu être renouvelés. On peut citer aussi le cas de la Buffelsdoorn Estate qui donna en 1895, un dividende de £ 400.000, et qui, depuis 1896, s'est endettée de plus de 400.000 livres. Mais le cas le plus suggestif de la manière de procéder des grandes compagnies de Trust est sans aucun doute celui de la Consolidated Goldfields qui donnait, dans l'année du 30 juin 1895 au 30 juin 1896, un dividende de plus de 25 millions de francs, reportait à nouveau un solde disponible de £ 1.203.000, soit plus de 30 millions de francs, et qui, moins de trois mois après la publication de ce rapport magnifique, était obligée de faire une nouvelle émission de £ 750.000 en actions de £ 1.

Nous ne voulons pas parler des Trusts ou des compagnies diverses du célèbre financier décédé, Barnato; il fallait l'engouement irréfléchi des spéculateurs anglais et français et la stupidité des actionnaires pour laisser passer les comptes prodigieux présentés dans les diverses assemblées générales des compagnies dirigées par ce flibustier de grande envergure.

Nous avons tenu à donner en quelques lignes une opinion impartiale sur les valeurs des mines d'or; mais il est loin de notre pensée d'englober toutes les entreprises minières du Transvaal dans la même défiance; ce que nous avons voulu simplement montrer,



UNE MINE D'OR — PUITS D'EXTRACTION

c'est que, dans nombre de cas, la valeur intrinsèque des mines est exagérée, et que les résultats ne répondent pas toujours aux promesses faites par les compagnies.

A part quelques-unes, les valeurs de l'Afrique du Sud ne doivent pas être considérées comme placement. Il faut choisir attentivement dans la liste celles des valeurs qui, par leur prix et par leur production, sont susceptibles d'être achetées, il faut en acheter peu et, pour diviser ses risques, faire une sélection dans le nombre, prendre plusieurs mines différentes plutôt que de mettre une grosse somme sur une seule mine.

Cependant nous tenons à declarer que, quel que soit le cours des valeurs, qu'il y ait un nouveau crack ou un nouveau boom, la prospérité de l'Afrique du Sud tout entiere est maintenant assurée.

Que le cours des actions monte ou descende, il y a toujours à Johannesburg un mouvement d'affaires important nécessité par toutes ces exploitations de mines; les ingénieurs travaillent, l'or continue à être extrait et exporté, le nombre des ouvriers reste le même et les conditions génerales économiques ne varient pas. Bien entendu, le commerce est plus actif lorsque la hausse bat son plein, les spéculateurs gagnant de l'argent le dépensent plus facilement. Mais la production de l'or ne souffre pas de la baisse, bien au contraire, et il serait même à désirer, dans l'intérêt des économies à réaliser sur les exploitations, sur les travaux, les traitements, les salaires, les dépenses de toutes sortes, qu'il y eût une baisse longue et forte sur les cours des mines d'or. En effet, dans ce cas, les

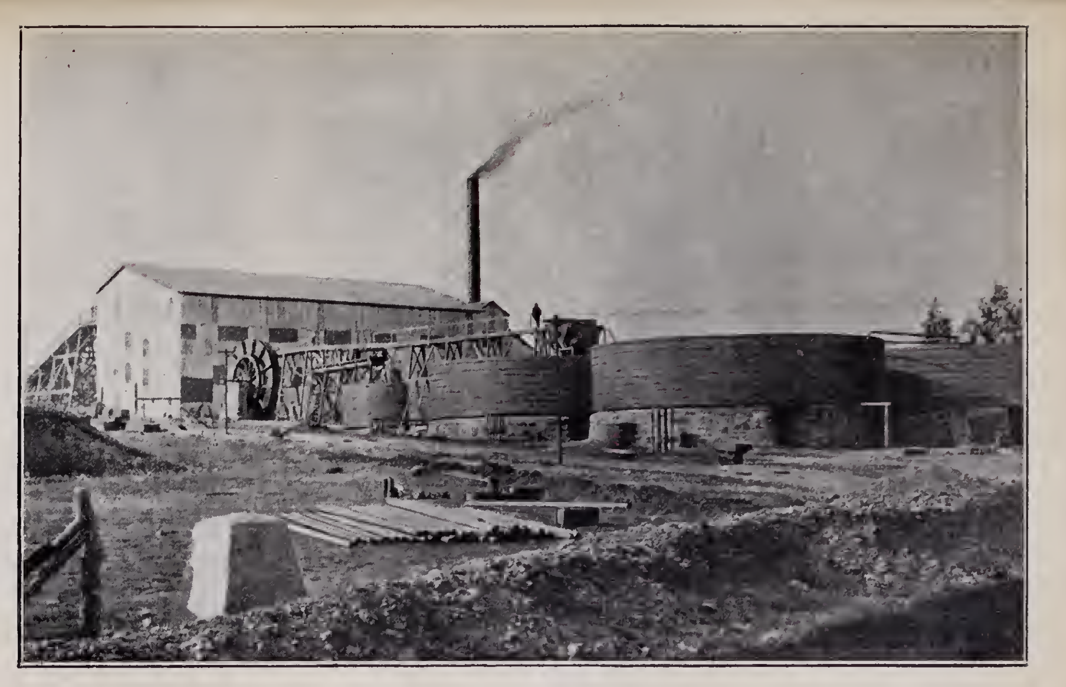
directeurs de mines, les conseils d'administration, cherchent par tous les moyens à faire des économies et à réduire leurs frais, tandis que, pendant les périodes de hausse, ils ne s'occupent que de spéculation, et il leur est bien indifférent de payer des prix élevés pour leurs travaux d'exploitation.

PLUS HAUTS ET PLUS BAS COURS DE QUELQUES MINES DEEP-LEVELS

	PLUS haut cours atteint en 1895-1896	PLUS bas cours atteint en 1897	COURS du 23 juillet 1897
	Liv. sterl.	Liv. sterl.	Liv. sterl.
Crown Deep.	13	9	12 1/2
Durban Rood. Deep . .	7 1/8	2	3 1/2
Geldenhuis Deep. . . .	11	3 1/8	6 3/16
Nourse Deep	8 3/4	2	5 3/8
Rose Deep	7	2 1/2	5
Robinson Deep.	10	5	9
Roodeport Deep Level. .	5	11/16	1
— Central . . .	3	13/16	1 1/4
— West Deep . .	2	1/2	1 7/8
Village Main Reef. . . .	10	3	5
Witwatersrand Deep . .	4	15/16	2

VALEUR TOTALE DE L'OR EXTRAIT DANS LA RÉPUBLIQUE SUD-AFRICAINE DE 1884 A 1896

	Liv. sterl.		Liv. sterl.
1884.	10.096	*Report*. . .	4.547.846
1885.	6.010	1891.	2.924.305
1886.	34.710	1892.	4.541.071
1887.	169.401	1893.	5.480.498
1888.	967.416	1894	7.667.152
1889.	1.490.568	1895.	8.569.555
1890.	1.869.645	1896.	8.603.821
A reporter.	4.547.846	Total. . . .	42.334.248



UNE MINE D'OR — VUE DES CUVES DE CYANURATION

DIVIDENDES DE TOUTES LES COMPAGNIES SUD-AFRICAINES (CHEMINS DE FER EXCEPTÉS) PENDANT LES QUATRE DERNIÈRES ANNÉES

	1893	1894	1895	1896
	Liv. ster.	Liv. ster.	Liv. ster.	Liv. ster.
Mines d'or du Witwatersrand.	1.065.203	1.466.694	2.093.418	1.425.082
Autres districts du Transvaal.	71.158	148.875	71.500	204.750
Mines de diamants.	1.286.534	1.183.632	1.514.330	1.963.387
— de cuivre	43.125	48.750	67.500	107.474
Charbonnages et compagnies spéciales pour le traitement des résidus	62.010	79.197	112.998	108.777
Compagnies financières . . .	238.435	629.707	3.406.461	3.411.132
Divers	—	5.000	42.500	35.000
Totaux	2.766.465	3.561.855	7.308.707	7.255.602

TABLEAU COMPARATIF DES COURS DES PRINCIPALES MINES D'OR EN 1895, 1896 ET 1897

	1895		1896		1897
	Juin	Décembre	Juin	Décembre	Août
	Liv. sterl.	Liv. sterl.	Liv. sterl.	Liv. sterl.	Liv. sterl.
Bantjes	3 3/4	2 1/4	2 1/8	2 5/16	1 1/2
Buffelsdoorn	1 5/8	3	2 5/8	1 3/4	1 1/2
Chartered	4 1/4	4 1/8	3 1/8	2 13/16	3 1/4
City and Suburban	»	4 1/8	4 7/8	4 3/8	5 1/2
Crœsus	3 3/5	1 1/2	1 5/8	13/16	11/16
Crown Reef	10 1/4	9 1/2	11 5/8	10 3/8	12
Durban Roodepoort	7 1/4	7	7	6 1/2	6 7/8
East Rand	5 3/8	4 1/2	7 7/8	4	4 9/16
Ferreira	17 1/2	15 1/2	20 1/2	18 3/4	21
Geldenhuis	6 7/8	3 3/4	3 3/4	3 3/8	4 5/16
Geldenhuis Deep	9 1/2	5 1/2	6 1/4	4 1/2	6 1/8
Glencairn	4 1/2	3 7/8	3 5/8	2 5/8	2 1/2
Goldfields Consolidated	10 3/8	10 1/8	12 1/2	9 3/8	5
Henry Nourse	6 3/4	4 3/4	6 5/8	6 3/4	8 1/2
Heriot	10 1/4	7 7/8	9 5/8	7 3/4	8 3/8
Jumpers	6 1/8	7	7 1/4	4 1/4	4 9/16
Knight's	8 7/8	4 3/8	7 3/8	5 1/4	4 11/16
Langlaagte	5 3/4	5 1/8	5 1/2	4 3/8	4 3/16
Langlaagte Royal	4	1 3/4	2 1/8	3/4	5/8
Modderfontein	15 7/8	6 7/8	7 1/4	3 7/8	3 5/8
Meyer and Charlton	8	5 1/8	5 7/8	5 1/2	5 1/2
New Primrose	7 1/8	6	5 1/2	4 1/4	4 3/8
Rand Mines	32 1/4	21 1/4	31	25	30
Randfontein	2 3/8	2 1/4	3	2 3/8	2 1/2
Robinson	9 1/2	8 3/4	9 1/2	8 1/2	8 1/4
Rietfontein	4 1/2	3 5/8	3 1/2	2	1 13/16
Salisbury	5	3 1/8	4 1/4	2 7/8	3 1/2
Villages	7 1/8	4 3/4	6 1/2	5 1/4	5 1/4
Wemmer	11 5/8	9 1/2	9 3/8	7 3/8	8
Wolhuter	8 4/8	6 3/4	7 1/2	5	6 1/4

STATISTIQUE DES DÉPENSES

DANS LES MINES D'OR ET INSTALLATIONS MÉTALLURGIQUES PENDANT L'ANNÉE 1896.

SPÉCIFICATION.	WITWATERSRAND.	HEIDELBERG.	SCHOONSPRUIT.	DE KAAP.	ZOUTPANSBERG	PELGRIMSRUST.	DIVERS.	TOTAL.
	£	£	£	£	£	£	£	£
Viande	58.946	2.201	3.623	4.007	470	4.603	570	74.410
Maïs, farine de maïs, blé cafre	368.009	25.349	24.262	24.865	3.640	19.665	2.951	468.739
Gerbes d'avoine	29.961	1.992	2.840	676	203	1.416	121	37.209
Son, paille, etc.	13.488	410	765	78	26	20	26	14.813
Chandelles	96.351	6.244	5.292	2.614	387	2.726	241	113.855
Pétrole	13.893	718	700	289	147	96	25	15.868
Dynamite	155.485	7.114	11.527	10.473	1.056	4.087	1.078	190.820
— gomme	588.449	18.614	24.901	5.433	......	......	......	637.397
Autres matières explosives	13.624	......	......	8	......	10	......	13.642
Houille	824.686	25.873	58.642	8.873	54	480	146	918.754
Ciment	43.736	3.054	2.127	1.530	2	15	165	50.629
Salaires des blancs	2.607.304	102.343	147.637	104.328	12.848	47.755	6.854	3.029.069
Gages des indigènes	2.125.060	81.035	135.024	63.849	7.029	34.488	4.668	2.451.153
Graisse	94.860	2.780	4.641	1.342	276	391	123	104.413
Couleurs, goudron, etc.	8.025	942	355	202	17	45	5	9.591
Mèches, détonateurs, etc.	51.009	2.496	2 907	1,823	134	871	103	59.343
Courroies, tubes, etc.	22.420	684	450	609	6	308	59	24.536
Bois en grume	127.137	11.725	2.225	1.723	534	8.861	......	152.205
Planches	216.868	7.688	10.209	3.916	179	150	74	239.084
Fer en barres, tôle, tôle ondulée et fil.	93.106	4.932	5.077	2.878	145	284	146	106.568
Acier — —	85.639	2.586	4.526	1.563	153	539	176	95.182
Sabots et enclumes des pilons	43.943	412	960	823	176	1.477	140	47.931
Outils, vis, clous, etc.	57.983	1.414	2.629	1.319	245	2.673	105	66.368
Cyanure	166.900	3.396	10.812	5.947	977	9.655	8	197.695
Mercure, zinc, etc.	20.847	933	460	685	166	548	18	23.657
Autres produits chimiques	26.085	595	699	937	28	233	5	28.582
Divers	521.143	8.063	22.165	10.800	1.784	5.202	251	569.408
TOTAUX. . . . . £	8.474.957	323.593	485.455	261.588	30.682	146.598	18.058	9.740.921

ÉTAT DE LA PRODUCTION D'OR ET DU PENDANT

CHAMPS D'OR	MÈTRES		NOMBRE DE TONNES DE MINERAI TRAITÉ									
			MINERAI					TAILINGS	CONCENTRÉS		
				Amalgamation		Broyé à sec					
	AVANCEMENT	FONÇAGE	Extraction	Concassage	Pr pilon, pr 24 hres	Broyage	Total concassées et broyées	Traitées	Produites	Embarquées	Traitées
Witwatersrand (Johannesburg, Boksburg, Krügersdorp, Florida, Doornkop, Blauwbank)	119.482	44.379	4.403.214	3.980 652	4^{392}	15.271	3.995.923	2.845.936	40.401	»	33.150
Heidelberg (Heidelberg, Greÿlingstad)	4.348	5 098	42.090	41.438	3^{235}	»	41.438	28.920	»	»	»
Schoonspruit (Klerksdorp, Venterskroon, Potchefstroom)	8.279	5.375	153.563	95.067	2^{532}	8.513	103.580	78.849	»	»	»
De Kaap (Barberton, Kaapsche Hoop, Steynsdorp)	7.708	2.186	117.150	73.834	2^{189}	11.802	85.636	54.022	1.181	911	700
Zoutpansberg (Smitsdorp, Haenertsburg, Klein Letaba, Leydsdorp, Agatha)	1 158	283	8.187	11.432	3^{014}	»	11 432	11.624	»	»	»
Pelgrimsrust	23.062	502	72.788	44.857	3^{419}	18.593	63.450	30.925	»	»	»
Divers	903	112	6.041	2.909	3^{152}	»	2 909	»	»	»	»
TOTAUX	164 940	57.935	4.803 033	4.250.189	4^{260}	54.179	4.301.368	3.050.276	41.582	911	33.850

TRAVAIL DANS LES MINES DU TRANSVAAL
L'ANNÉE 1896

NOMBRE DE PERSONNES EMPLOYÉES								VALEUR DE L'OR EXTRAIT					VALEUR DE L'OR ALLUVIAL EXTRAIT	TOTAL GÉNÉRAL des mines et des alluvions
MINES		PILONS et installations métallurgiques		ALLUVIONS		TOTAL		DES PILONS		DU TRAITEMENT chimique	TOTAL	SHILLINGS PAR TONNE Minerai concassé et broyé		
Blancs	Indigènes	Blancs	Indigènes	Blancs	Indigènes	Blancs	Indigènes	£	Shillings p^r tonne	£	£		£	£
6.946	48.514	1.145	5.366	»	»	8.091	53.910	5.346.527	26^{86}	2.435.318	7.781.845	38^{95}	»	7.781.845
344	2.101	13	106	»	»	357	2.207	51.577	24^{39}	37.727	89.304	43^{10}	»	89.304
401	2.812	29	224	»	»	433	3 036	44.172	9^{29}	80.937	125.109	24^{16}	»	125.109
188	2.043	148	634	7	15	313	2 692	318.207	86^{20}	120 799	439.006	102^{53}	679	439.685
10	159	7	48	»	»	17	207	10.195	17^{84}	5.612	15.807	27^{65}	»	15.807
105	1.540	46	288	2	14	153	1.842	82.521	36^{79}	63.121	145.642	45^{91}	3.136	148.778
9	114	2	4	»	»	11	118	3.293	22^{64}	»	3.293	22^{64}	»	3.293
8.006	57.313	1.360	6.670	9	29	9.375	64.012	5.856.492	27^{56}	2.743.514	8 600.006	39^{96}	3.815	8.603.821

TABLEAU GÉNÉRAL

COMPAGNIE	SUPERFICIE minéralisée	GROUPE directeur	ADRESSE A LONDRES	CAPITAL Nominal £	CAPITAL Émis £
			Mines d'or d'affleurement		
Afrikander (*).	200 claims.	Diverses maisons de 3e ordre.	15/16, George St. Mansion H.	200.000	190 000
Alexandra Estate (*).	1.310 acres.	Neumann.	Id.	250.000	225 000
Angelo.	114 1/2 claims.	Anglo-French.	Winchester House.	225.000	215.751
Aurora (*).	24 »	Albu Gœrz.	8, Old Jewry.	65.000	65.000
Aurora West United. . . .	107 »	Barnato.	10/11, Austin Friars.	250.000	250.000
Bantjes Consolidated	729 »	Neumann.	15/16, George St. Mansion H.	435.000	375.000
Benoni.	284 »	Anglo-French.	170, Winchester House.	250.000	200.000
Bonanza.	10 3/4 »	Wernher Beit.	120, Bishopsgate St.	200.000	200.000
Champ d'or.	21 »	Bellmann.	8, Old Jewry.	135.000	133.000
Chimes (New).	35 »	Divers.	Id.	100.000	100.000
Chimes (West).	110 »	Anglo-French.	Winchester House.	200.000	175.000
Comet (New)	71 »	Id.	Id,	225.000	224.635
Crœsus (New) (1).	240 »	Barnato.	120, Bishopstate St.	500.000	500.000
Crown Reef (2).	48 »	W. Beit, Neumann.	Id.	120.000	120 000
City and Suburban	140 »	Gœrz.	96, Gresham H. Old Br. St.	1.360.000	1.360.000
Durban Roodepoort	83 »	Donald Currie.	28, Leadenhall Bldgs.	135.000	125.000
Driefontein Consolidated . .	92 »	Anglo-French.	Winchester House.	222.000	207.633
Doornkop		—	Warnford Court.	250.000	250.000
East Rand Prop. Mines. . .	1.500 »	Anglo-French.	170, Winchester House.	750.000	746.325
Ferreira (3).	40 »	Wernher Beit et Cº.	120, Bishopsgate St.	90.000	90.000
French Rand (**).				560.000	560.000
Geldenhuis Estate (4). . . .	40 »	Von Hessert.	Id.	200.000	200.000
Geldenhuis Main Reef. . . .	6 »	Freemann et Cohen.	19, Throgmorton Avn.	150.000	150.000
George Goch (5).	55 »	Albu Gœrz.	22, Bury St Mary Axe.	350.000	325.000
Glencairn	80 »	Barnato.	7, Lothbury.	225.000	225.000
Ginsberg (New).	34 »	Id.	Id.	160 000	152.500
Henry Nourse (6).	25 »	Werner Beit.	Warnford Court.	125.000	125.000
Heriot (New)	41 »	Id.	96, Gresham H. Old. Br. St.	115 000	111.864
Jubilee (7).	12 »	Divers.	Id.	50.000	50.000

(*) Non encore en exploitation. — (**) En prospection.

(1) Et 18 water rights.
(2) Et 45 bewaarsplaten.
(3) Et 23 water rights.
(4) Et 23 water rights.

ES VALEURS SUD-AFRICAINES

ETTE £	CAPITAL supplémentaire nécessaire £	NOMBRE de pilons — en marche	NOMBRE de pilons — en construction ou projetés	PRODUCTION — 1896 onces	PRODUCTION — 1er semestre 1897 onces	BÉNÉFICE en sept. 1897 £	DIVIDENDES — 1895 p. 100	DIVIDENDES — 1896 p. 100	DIVIDENDES — 1re semestre 1897 p. 100	COURS au 15 octobre 1897 £	TAUX de capitalisation par claim £	DURÉE de la mine années	OPINION actuelle sur la mine
du Witwatersrand.													
...	...	30	...	...	...	...	—	—	—	3/8	1.415	—	Médiocre
...	...	—	—	...	...	...	—	—	—	7	—	—	Mauvaise.
...	...	40	60	...	17.308	12.750	—	—	—	5 1/8	10.000	14	Bonne.
...	...	30	...	...	...	...	—	—	—	—	—	—	Médiocre.
...	...	40	...	...	...	...	—	—	—	—	2 336	—	Médiocre.
...	...	...	...	...	...	...	5	—	—	1 1/2	603	—	Médiocre.
...	...	—	—	...	...	...	400	—	—	1 1/2	1.324	—	Inconnue.
...	...	40	—	28.165	44.963	19.619	—	—	25	4 7/16	17.400	4	Très bonne.
).000	...	40	...	27 213	2.473	...	16	—	—	1 1/4	3.443	8	Assez bonne.
...	...	40	...	19.527	—	...	55	5	—	9/16	2 083	—	Médiocre.
...	...	...	...	...	...	...	—	—	—	7/8	1.422	—	Inconnue.
..	...	60	40	19.680	18.796	...	—	—	—	2 13/16	5.572	14	Assez bonne.
..	...	60	60	24.186	—	...	—	—	—	3/4	2.080	—	Mauvaise.
..	...	120	90	133.933	72.620	22.953	75	110	80	12 1/2	2.500	10	Très bonne.
..	...	160	...	108.218	63.038	22.306	75	5	5	5 7/8	9.714	15	Bonne.
..	...	80	...	67.164	34.799	...	60	45	40	6 5/8	1.627	12	Bonne.
..	...	...	110	...	...	...	—	—	—	3 5/8	6.525	—	Assez bonne.
..	...	60	...	...	...	...	—	—	—	—	—	—	Mauvaise.
..	...	10	40	...	...	30.830	—	—	—	4 13/16	2.406	—	Assez bonne
..	...	80	...	152.573	77.475	...	65	340	150	20 1/2	2.250	10	Excellente.
).000	..	60	...	—	—	15.577	—	—	—	1 5/16	...	...	Douteuse.
..	...	120	...	78.932	49.953	...	30	12 1/2	15	4 9/16	4.444	7 1/2	Assez bonne.
..	...	30	...	18.527	10.266	2.151	28	—	10	3/4	25.000	5	Assez bonne
..	...	100	...	44.101	20.287	...	—	—	—	1 9/16	6.363	18	Assez bonne.
..	...	100	...	34.754	—	8.507	27 1/2	12 1/2	—	2 1/2	6.250	9	Assez bonne.
..	...	40	...	13.888	17.819	7.500	—	—	—	3 5/16	1.359	12	Bonne.
..	...	70	20	76.733	45.383	14.589	—	30	50	9	2.451	6 1/2	Très bonne.
..	...	70	...	68.866	36.807	11.024	125	85	50	8 1/8	2.760	15	Très bonne.
..	...	50	...	28.157	16.884	...	90	60	30	6 3/4	1.833	7	Bonne.

5) Et 26 1/2 water rights.
6) Et 42 bewaarsplaten.

7) Et 18 claims deep levels

COMPAGNIE	SUPERFICIE minéralisée	GROUPE directeur	ADRESSE A LONDRES	CAPITAL Nominal £	Émis £
Jumpers (1)	20 claims.	Wernher Beit.	120, Bishopsgate St.	100.000	100.00
Kimberley Roodpoort (New)	23 1/2 claims. 338 acres.	Barnato.	10/11, Austin Friars.	175 000	175.00
Kleinfontein Central	142 claims.	Anglo-French.	15/16, George St Mansion H.	250.000	225.00
Kleinfontein (New)	120 »	Id.	Winchester House.	185.000	185.00
Knights (2)	420 »	Divers.	22, Bury Street.	325.000	312.50
Lancaster	292 »	Albu Gœrz.	120, Bishopsgate St.	300.000	234.50
Langlaagte Estate	70 »	Robinson.	1, Bank Bldgs, Lothbury.	500.000	470.00
» Star (3)	60 »	Id.	Bank Bldgs, Prince's St.	265.000	240.00
» Block B (4)	80 »	Id.	Id.	550.000	535.00
» Block B Pref.		Id.	Id.	82.500	82.50
» United	96 »	Divers.	85, Gresham H.	150.000	149 53
» Royal (5)	52 »	Barnato.	7, Lothbury.	180.000	180.00
Luipard's Vlei	486 »	Goldfields.	8, Old Jewry.	250.000	210.00
May Consolidated (New)	36 »	Albu Gœrz.	4, Lothbury.	275.000	275.00
Marievale Nigel (6)	946 »	Neumann.	15/16, George St. E. C.	300.000	250.00
Meyer and Charlton	18 »	Albu Gœrz.	120, Bishopsgate St. With.	85.000	85.00
Main Reef (New)	6.000 acres. 33 claims.	Barnato.	16, George Street.	135.000	135.00
Midas Estate (New)	90 »	Brochon, Cattann.	120, Bishopsgate St. With.	150.000	137.50
Minerva	190 »	A. Woolan Afr. Est.	Winchester House.	200.000	150.00
Modderfontein extention	2.159 morgen.	Wernher Beit.	28, Austin Friards.	325 000	325.00
Modderfontein New	1.282 claims.	Id.	15/16 George St. Mansion H.	1.000 000	949.62
Molyneux Consolidated	659 »	Fehr et Dubois.	120, Bishopsgate St.	250.000	250.00
Nigel	400 »	Wernher Beit.	96, Gresham H. Old Br. St.	200 000	199.00
North Randfontein	173 1/2 »	Robinson.	1, Bank Bldgs, Lothbury.	250.000	210.25
Orion (New)	400 »	A. Wooland.	Winchester House.	160 000	160.00
Paarl Central (New)	50 »	Wernher Beit.	120, Bishopsgate St.	400.000	400.00
Pioneer (Johannesburg) (7)	3 »	Divers.	Warnford Court.	21 000	21 00
Porges Randfontein	300 »	Robinson.	Bank Bldgs, Lothbury.	500.000	437.50
Primrose (New)	80 »	Barnato.	7, Lothbury.	300 000	300.00
Princess Estate	130 »	Albu Gœrz.	120, Bishopsgate St.	165.000	160.00
Randfontein		Robinson.	1, Bank Bldgs, Lothbury.	2.000.000	2.000.000
Randfontein Block A.	135 »	Id.	Id.	600.000	475.00
Randfontein Mynpacht	240 »	Id.	Id.	750.000	582.00
Rietkuil	177 »	Neumann.	15/16 George St. E. C.	120.000	90.00
Rietfontein (New)	364 1/2 »	Barnato.	7, Lotbbury.	270.000	270 00
Rip		Bellmann.	—	235.000	. . .
Robinson (de Villiers)	106 »	Wernher Beit.	28, Austin Friards.	2.750.000	2.750.00

(1) 52 bewaarsplaten Main Reef.
(2) Et 78 water rights.
(3) Et 23 water rights.
(4) Et 31 claims et 7 1/2 water rights.

…TE	CAPITAL supplémentaire nécessaire	NOMBRE de pilons		PRODUCTION		BÉNÉFICE en sept. 1897	DIVIDENDES			COURS au 15 octobre 1897	TAUX de capitalisation par claim	DURÉE de la mine	OPINION actuelle sur la mine
		en marche	en construction ou projetés	1896	1er semestre 1897		1895	1896	1er semestre 1897				
.	£			onces	onces	£	p. 100	p. 100	p. 100	£	£	années	
.	. . .	100	. . .	38,174	28,360	6.295	55	30	25	4 7/8	2.096	8	Assez bonne.
.	. . .	40	. . .	9.174	7.775	. .	—	—	—	1 1/8	880	—	Mauvaise.
.	. . .	. . .	. . .	4.581	12.246	. . .	—	—	—	7/8	1,410	—	Médiocre.
. .	. . .	95	15	. . .	. . .	. . .	12 1/2	—	—	2 9/16	3 138	12	Assez bonne.
.	. . .	90	30	10 124	29 554	. . .	—	—	—	4 13/16	6.412	18	Assez bonne.
000	. . .	60	. . .	. . .	. . .	. . .	—	—	—	2 11/16	2.761	—	Assez bonne
. .	. . .	200	. . .	106.790	65.122	. . .	50	30	15	4	8.000	9	Bonne.
. .	. . .	60	. . .	—	—	. . .	—	—	—	15/16	4 166	—	Mauvaise.
. .	. . .	80	. . .	33 274	19.772	. . .	—	—	—	1 3/16	12.285	—	Médiocre.
. .	. . .	—	. . .	—	—	. . .	—	—	—	—	—	—	—
. .	. . .	60	. . .	—	—	. . .	—	—	—	—	—	—	Médiocre.
000	. . .	140	. . .	25.542	—	. . .	—	—	—	9/16	9.862	—	Mauvaise.
. .	. . .	10	10	—	—	. . .	—	—	—	1 5/16	—	—	Médiocre.
. .	. . .	80	. . .	56,992	27.893	155	30	20	—	2	7.639	—	Assez bonne.
.	. . .	—	—	. . .	. . .	. . .	—	—	—	3/8	112	—	Mauvaise.
.	. . .	80	. . .	48,665	23.937	5 463	50	20	20	5	3.148	6	Bonne.
. .	. .	50	. . .	. . .	. . .	. . .	—	—	—	—	—	—	Médiocre.
. .	. . .	20	. . .	11.417	7.316	. . .	—	—	—	5/8	520	—	Médiocre.
. .	. . .	40	. . .	. . .	. . .	. . .	—	—	—	3/16	96	—	Mauvaise.
. .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	—	—	—	3/4	—	—	Inconnue.
. .	. .	60	20	19,887	22.428	. . .	—	—	—	3 5/16	—	—	Médiocre.
. .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	—	—	—	5/8	246	—	Médiocre.
. .	. . .	30	45	24.154	3.338	. . .	20	—	—	2 5 16	—	—	Médiocre.
. .	. . .	60	. . .	—	9.431	. . .	20	—	—	1 1/8	1.625	—	Médiocre.
. .	. . .	80	. . .	5 896	—	. . .	20	—	—	1/4	100	—	Mauvaise.
. .	. . .	60	10	3.880	16.763	. . .	—	—	—	13/16	8.000	—	Médiocre.
. .	. . .	20	. . .	35.876	21 768	. . .	62 1/2	350	225	8 1/2	525	3	Très bonne.
. .	. . .	60	40	10.634	20 294	. . .	10	—	—	1 3/8	2 210	—	Médiocre.
. .	. . .	160	. . .	109 981	57 276	. . .	50	25	20	4 1/8	3 833	10	Bonne.
. .	. . .	40	10	26.193	17.365	2.664	—	—	10	2 1/2	1 270	12	Assez bonne.
. .	. . .	60	. . .	. . .	. . .	. . .	—	—	—	2 3/16	—	—	Médiocre.
. .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	—	—	—	9/16	2.500	—	Id.
. .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	—	—	—	1/2	1 563	—	Id.
. .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	—	—	—	1/4	169	—	Mauvaise.
. .	. . .	50	. . .	22.308	4 892	. . .	—	—	—	2 9/16	252	—	Médiocre.
. .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	—	—	—	—	—	—	Id
. .	. . .	120	. . .	187.961	116.669	36.000	14	12	7	7 7/8	25.946	18	Très bonne.

) Et 44 bewaar-platen et 5 water rights.
) Et 9 claims deep level et 7 1/2 bewaarsplaten.

(7) Et 11 claims deep levels et 26 bewaarsplaten.

COMPAGNIE	SUPERFICIE minéralisée	GROUPE directeur	ADRESSE A LONDRES	CAPITAL	
				Nominal £	Émis £
Robinson Randfontein. . . .	140 claims.	Robinson.	1, Bank Bldgs. Lothbury.	600.000	600.000
Roodepoort United Main Reef.	70 »	Albu Gœrz.	Warnford Court.	150.000	150.000
Salisbury (New) (1).	6 »	Wernher Beit.	96, Gresham H. Old Br. St.	100.000	100.000
Simmer and Jack (New . . .	1.189 »	Goldfields.	8, Old Jewry.	5 000.000	4.700.000
Spes Bona (New)	42 »	Barnato.	7, Lothbury.	150.000	150.000
Stanhope	10 »	—	96, Gresham H. Old Br. St.	35.000	34.000
Treasury.	26 »	Newmann.	15/16 George St. Mansion H.	540.000	540 000
Van Ryn (New	70 »	Ocks Brothers.	18, St. Swithin's Lane.	200.000	177.000
Van Ryn North.	6.009 acres.	Id.	18, St. Swithin's Lane.	170.000	120.000
Van Ryn West.	90 claims.	Id.	Id.	170.000	120.000
Vogelstruis Estate	190 »	Donald Currie.	Winchester House.	200.000	200.000
Wemmer (2)	19 1/4 »	Von Hessert.	22, Bury St. St. Mary Axe.	80.000	80 000
Wolhuter (3)	163 »	Neumann.	Warnford Court.	860.000	860.000
Worcester.	5 »	—	8, Old Jewry.	100.000	93.730
Western Nigel.	179 »	En liquidation.	34, Clements Lane E. C.	300.000	250.000

Mines d'or

Central Deep.	548 claims.	Goldfields.	. . . . . .	250.000	200.000
Consolidated Deep		Wernher Beit.	30, St. Siwthin's Lane.	200.000	187.250
Crown Deep.	185 »	Rand Mines.	120, Bishopsgate St.	500.000	250 000
Durban Roodpoort Deep . .	235 »	Id.	96, Gresham House.	350.000	291.000
French Rand Mines	468 »	Français.	28, Austin Friars.	560.000	480.000
Ferreira Deep.	142 »	Rand Mines.	. . . . . .	600.000	600 000
Geldenhuis Deep	212 »	Id.	30, St. Swithin's Lane.	350.000	285.000
Glen Deep.	189 »	Rand Mines et Goldfields Deep.	. . . . .	600.000	500.000
Jumpers Deep	234 »	Rand Mines.	. . . . .	407.391	407.391
Jupiter.	510 »	Goldfields.	. . . . . .	600.000	467.200
Knight's Deep.	165 »	Rand Mines et Goldfields Deep.	8, Old Jewry.	550.000	295.194
Knight's Central	420 »	Curtis.	. . . . . .	525.000	400.000
Langlaagte Deep.	184 »	Rand Mines.	. . . . . .	750.000	650.000
Block B. Deep.	53 et W. R. 3 »	Allemand.	. . . . . .	75.000	75.000
Nigel Deep	659 »	Goldfields.	8, Old Jewry.	500.000	500.000
Nourse Deep.	269 »	Rand Mines.	120, Bishopsgate St.	450.000	375 000
Rand Victoria Mines. . . .	903 »	Goldfields.	. . . . . .	750.000	630.000
Robinson Deep	234 »	Id.	8, Old Jewry.	400.000	400 000

(1) Et 18 claims deep levels. (2) Et 23 claims deep level et 11 Bewaarsplaten et 2 water rights.

DETTE £	CAPITAL supplémentaire nécessaire £	NOMBRE de pilons — en marche	NOMBRE de pilons — en construction ou projetés	PRODUCTION — 1896 onces	PRODUCTION — 1er semestre 1897 onces	BÉNÉFICE en sept. 1897 £	DIVIDENDES — 1895 p. 100	DIVIDENDES — 1896 p. 100	DIVIDENDES — 1er semestre 1897 p. 100	COURS au 15 octobre 1897 £	TAUX de capitalisation par claim £	DURÉE de la mine années	OPINION actuelle sur la mine
...	...	60	...	...	...	...	—	—	—	1 9/16	6.465	—	Médiocre.
...	...	70	...	46.529	23.368	...	47 1/2	25	15	4 3/8	2.143	12	Bonne.
...	. .	50	...	26 078	13.927	...	—	—	—	2 13/16	4.166	—	Assez bonne
...	...	100	180	97.251	39 698	4 260	10	—	—	3 3/4	4.252	16	Bonne.
85.000	...	40	...	...	...	...	—	—	—	3/4	25.000	—	Médiocre.
...	...	20	...	8.664	5.810	...	40	5	—	1/2	17.000	—	Épuisée.
...	...	40	...	17.513	19.314	...	—	—	—	3 5/8	20 769	10	Aesez bonne.
...	...	80	...	24.012	23.579	...	20	—	—	2 1/8	—	—	Médiocre.
...	...	...	. .	...	...	...	—	—	—	—	—	—	Nulle.
...	...	40	...	...	...	...	—	—	—	—	—	—	Médiocre
...	...	80	...	...	...	...	—	—	—	15/16	1.059	—	Médiocre.
...	...	50	...	60.405	30.531	13.209	200	75	25	8 7/8	1 774	6	Bonne.
...	...	100	50	69 153	43.925	11.555	—	—	40	6 1/8	5.280	—	Assez bonne.
...	...	40	...	27.593	12.597	. .	40	55	10	2 5/8	19 144	4	Bonne.
...	...	—	...	...	...	...	—	—	—	1/4	418	—	Nulle.

Deep Levels.

...	—	...	100	...	...	...	...	...	...	—	—	...	Moyenne.
...	—	—	—	...	...	...	20	50	20	4 3/16	—	...	
...	—	—	200	...	...	9.695	...	...	...	13 1/2	21.891	...	Très bonne.
00.000	100.000	—	100	...	...	...	...	...	...	3 3/8	5.158	...	Bonne.
...	200 090	—	100	...	...	...	...	...	...	1 3/8	2.566	...	Douteuse.
. .	—	...	100	...	...	...	...	...	...	—	—	...	Très bonne.
...	—	100	100	58.014	51 994	15.250	...	...	...	6 1/8	1.112	...	Id.
...	200.000	...	100	...	. .	...	...	...	...	—	—	...	Moyenne.
5.000	210.000	...	200	...	...	...	...	...	...	—	—	...	Très bonne.
...	500.000	...	200	...	...	...	...	...	...	—	—	...	
...	300.000	—	100	...	...	...	...	...	...	1 5/8	4.831	...	Bonne.
...	600.000	...	200	...	...	...	...	...	...	—	—	...	Très bonne.
...	300 000	...	200	...	...	...	...	...	...	—	—	...	Très bonne.
10.000	—	...	—	...	...	...	...	...	...	—	—	...	
...	300.000	—	100	...	...	...	...	...	...	9/16	426	...	Bonne.
96.000	160.000	—	100	...	...	...	...	...	...	5 7/8	10 287	...	Très bonne.
...	600.000	...	200	...	...	...	...	...	...	—	—	...	.
...	—	—	100	...	...	...	...	...	...	9 1/8	—	...	Très bonne.

(3) Et 6 bewaarsplaten et 9 water rights.

COMPAGNIE	SUPERFICIE minérelisée	GROUPE directeur	ADRESSE A LONDRES	CAPITAL Nominal £	Émis £
Rose Deep	181 claims.	Rand Mines.	30, St. Swithin's Lane.	400 000	355.000
Roodpoort Deep	171 »	—	8, Old Jewry.	180.000	175.000
Roodpoort Central	202 »	Albu Gœrz.	......	250.000	220.000
Roodpoort West Deep	242 »	Français.	......	230.000	227.200
Simmer and Jack East	469 »	Goldfields.	......	700.000	550.000
Simmer and Jack West	267 »	Id.	......	400.000	300.000
Steyn Estate	709 »	Albu Gœrz.	......	300.000	240.000
Village Main Reef	78 1/2 »	Divers.	8, Old Jewry.	230.000	220 000
Witwatersrand Deep	276 »	Neumann.	120, Bishopsgate St.	400.000	335.000
Vogelstruis Consolidated Deep	409 »	Id.	15/16, George St. Mansion H.	400.000	318.750

Mines d'or des autres

COMPAGNIE	SUPERFICIE minérelisée	GROUPE directeur	ADRESSE A LONDRES	Nominal £	Émis £
Barrett	14.000 acres.	—	27/30, Bevois H. Basing St.	1?0.000	120.000
Buffelsdoorn Consolidated	700 claims.	Neumann.	Warnford Court.	275 000	250.000
Buffelsdoorn Estate	9.092 acres.	Barnato.	7, Lothbury.	550 000	550 000
Consolidated Bellingwe Develop	897 claims.	—	8, Old Jewry.	200.000	116.260
Eastleigh Mines	503 claims. 433 morgen.	—	52, Leadenhall St.	380.000	330.000
Glynn's Lydenburg	6.000 acres.	Wernher Beit.	120, Bishopsgate St.	175.000	160 000
Graskop	10 000 »	—	85, Gracechurch St.	500.000	400.000
Klerksdorp	1.975 »	—	110, Cannon St.	200.000	200.000
Lisbon-Berlyn	30.000 »	—	Suffolk H. Cannon St.	156.250	153.870
Mashona Land Central	371 claims.	—	8, Old Jewry.	200.000	180 000
Mashona Land Goldfields	350 »	—	19, St Switin's Lane.	200.000	200.000
Moodies	79.656 acres.	—	Gresham House	240.000	240.000
Piggs Peak (New)	40.000 »	—	4, Sun Court Cornhill.	400.000	396.033
Potchefstroom	24.000 »	—	5, Copthall Bldgs.	450.000	389.750
Sheba	377 claims.	Lewis et Markes.	18, St. Helen's Place.	850.000	850.000
Selukwe Gold	120 »	—	8, Old Jewry.	300.000	250.000
Spitzkop	7.280 acres.	—	15, Bishopsgate St.	145.012	130.016
Tati Concessions	1.800 s.q. miles.	—	Gresham H. Old Br. St	500.000	394 690
Transvaal Gold Mining Estates	200.000 acres.	Wernher Beit.	120, Bishopsgate St.	640.00.	604.225
United Rhodesia	1.600 claims.	--	15, George St.	750.000	660.900
United Ivy	47 claims.	—	110, Cannon St.	100.000	87.000

DETTE	CAPITAL supplémentaire nécessaire	NOMBRE de pilons		PRODUCTION		BÉNÉFICE en sept. 1897	DIVIDENDES			COURS au 15 octobre 1897	TAUX de capitalisation par claim	DURÉE de la mine	OPINION actuelle sur la mine
		en marche	en construction ou projetés	1896	1er semestre 1897		1895	1896	1er semestre 1897				
£	£			onces	onces	£	p. 100	p. 100	p. 100	£	£	années	
131.500	185 000	—	100	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	4 7/8	10.221	. . .	Très bonne.
100.000	125.000	30	10	19.711	1 878	. . .	. . .	. . .	. . .	15/16	947	. . .	Moyenne.
. . .	400.000	. . .	—	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	—	—	. . .	Douteuse.
. . .	400.000	. . .	100	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	—	—	. . .	Douteuse.
. . .	600 000	. . .	200	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	1 15/16	2.891	. . .	Très bonne.
. . .	400.000	. . .	100	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	—	—	. . .	Bonne.
. . .	—	. . .	—	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	—	—	. . .	
. . .	80.000	—	100	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	5 1/16	14.927	. . .	Bonne.
. . .	500.000	—	—	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	1 10/16	4.166	. . .	Moyenne.
. . .	—	—	—	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	5/8	611	. . .	Douteuse.

districts de l'Afrique du Sud.

. .		30	. .	6.408	5.328	1 100	. . .	. . .	10	12	—	. . .	Assez bonne.
. .	.	—	—	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	1/4	96	. . .	Mauvaise.
. . .	. .	80	90	8.366	24.760	. . .	80	—	. . .	7/8	—	. . .	Mauvaise.
. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	—	—	. . .	—
. . .	. . .	60	. . .	21.349	10 400	. . .	. . .	. . .	. . .	3/8	—	. . .	Mauvaise.
. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	2.300	. . .	. . .	. . .	2 1/4	—	. . .	Bonne.
. . .	. . .	20	. . .	—	254	. . .	. . .	. . .	. . .	—	—	. . .	Mauvaise.
. . .	. . .	30	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	3/8	—	. . .	Inconnue.
. . .	. . .	50	. . .	10 456	8.015	625	. . .	. . .	. . .	4 —	—	. . .	Médiocre.
. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	5/8	336	. . .	—
. . .	. . .	10	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	—	—	. . .	—
. . .	. . .	25	. . .	7 477	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	—	—	. . .	—
. . .	. . .	40	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	—	—	. . .	—
. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	3/8	—	. . .	—
. . .	. . .	60	. . .	101 485	40.684	. . .	. . .	20	10	2 3/4	11.456	. . .	Bonne.
. . .	. . .	. . .	20	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	—	—	. . .	—
. . .	. . .	10	. . .	—	1.247	175	. . .	. . .	. . .	—	—	. . .	Mauvaise.
. . .	. . .	30	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	2 3/16	—	. . .	—
. . .	. . .	60	50	37.818	. . .	14.000	. . .	27 1/2	. . .	4 11/16	—	. . .	Bonne.
. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	5/8	293	. . .	—
. . .	. . .	11	. . .	5.743	2.536	. . .	. . .	2 1/2	. . .	9/16	11.250	. . .	Mauvaise,

MINES DE

NOM DE LA COMPAGNIE	PROPRIÉTÉ	GROUPE DIRECTEUR
De Bers consolidated.	—	Rhodes et Beit
— 5 p. 100 Debenture.	—	Id.
— 5 1/2 { Bultfontein. . . . . / Obligation . . . . }	—	Id.
Bultfontein (New).	148 1/2 claims	—
Elandsdrift (New)	. . . .	—
Griqualand (West).	519 claims	—
Jagersfontein (New)	1.148 —	Divers
Koffyfontein	1.278 —	—
Kimberley Diamond	30.000 acres	—
Robinson Diamond.	500 claims	Robinson
St Augustine (New).	64 —	—
Standard Diamond.	. . . .	—

ENTREPRISES

NOM DE LA COMPAGNIE	PROPRIÉTÉ	GROUPE DIRECTEUR
African Bank. Corporation.	—	—
— Metals	—	Allemand
— Estate	. . . .	A. Woolan
Anglo-French Exploration	. . . .	Farrar
— Preference	. . . .	—
Anglo-French Matabele Land	235 claims	Anglo-French

DIAMANTS

ADRESSE A LONDRES	CAPITAL		DIVIDENDES			COURS au 15 oct. 1897	OPINION ACTUELLE sur L'ENTREPRISE
	NOMINAL	ÉMIS	1895	1896	1er sem. 1897		
62, Lombart St	3.950.000	3.948.955	30 1/2	42	20	28 9/16	excellente.
Id.	3.500.000	3.283.020	—	5	—	107/6	»
id.	301.780	289.050	—	4 1/2	—	102/0	»
6 1/2, Austin Friars	721.500	721.500	—	20	—	—	bonne.
. . . .	»	»	—	50	—	8 3/8	douteuse.
62, Lombart St	1.057.000	1.057.000	4	4	2	—	»
5, Copthall Bldgs	1.000.000	1.000.000	20	16	6	8 1/2	très bonne
6, Great St Helen's	175.200	141.700	—	—	—	3/8	moyenne.
19, Finsbury Circus	100.000	98.672	10	5	—	—	»
4, Bank Bldgs, Lothbury	400.000	400.000		—	—	1 9/16	»
. . . .	500.000	247.436	—		—	—	»
. . . .	550.000	400.000	4	—	—	—	»

DIVERSES

ADRESSE A LONDRES	CAPITAL		DIVIDENDES			COURS au 15 oct. 1897
	NOMINAL	ÉMIS	1895	1896	1er sem. 1897	
48-6, Threadneedle St	2.000.000	595.299	%0 4	5	2 1/2	—
3, Throgmorton Avn.	400.000	400.000	—	—	—	—
50, Old Broad St	900.000	450.000	10/	—	—	—
Id.	350.000	335.300	27 1/2	50	—	3 1/8
Id.	350.00.	350.300	—	2	3	19/0
. . . .	60.000	50.282	—	—	—	—

NOM DE LA COMPAGNIE	PROPRIÉTÉ	GROUPE DIRECTEUR
Banque française de l'Afrique du Sud.	—	Wernher Beit Neumann
Bank of Africa.	—	. . . .
Bechuana Land Exploration.	—	G. Cawston
Beira Junction Railway	—	Chartered
— Railway	—	Id.
— 6 p. 100 1st More Deb.	—	Id.
Balkis Land (New).	. . . .	—
Barnato Consolidates Mines	. . . .	Barnato
British S. A. Chartered C°.	750.000 milles carrés	Rhodes
— — 5 p. 100 Deb . . .	—	Id.
Cassel Coal.	600 acres	—
Cape Copper.	Namaqua Ld	—
Clydesdale Collieries.	1.270 acres	—
Charter Land Golfields.	100 sq. miles 255.000 acres 1.644 claims	—
Compagnie française des Mines d'or.	. . . .	Exploration Ce
— Sud-Africaine des Salpêtres. . . .	. . . .	En liquidation
Consolidated Goldsfields S. A. Ordinry. . . .	—	Rhodes et Rudd
— — 6 p. 100 Preference.	—	—
— — 5 1/2 p. 100 Deb. . .	—	—
Dynamite du Transvaal	. . . .	Nobel, Ctoir d'Escompte
Eastern Investment	—	Banque Ottomane
Eerste Fabricken (Hatherley)	—	Lewis et Marks
Exploration (New)	—	Rothschild
Golsfields Deep 5 1/2 p. 100 Deb	—	Goldfields
Great Eastern Collieries.	7.200 acres	Lewis et Marks
General Tobacco Corporation Limited. . . .	. . . .	En liquidation
Johannesburg Consol. Invest.	—	Barnato
— Estate.	—	Divers
— Waterworks.	—	Barnato
— Tramways.	—	Neumann
Henderson's Estate	1.504 claims 6.434 acres	Henderson
Heidelberg Gold Mining.	. . . .	En liquidation
Kimberley Waterworkes	—	Barnato
London-Paris Financial et Mining.	. . . .	Id.

ADRESSE A LONDRES	CAPITAL		DIVIDENDES			COURS au 15 oct. 1897
	NOMINAL	ÉMIS	1895	1896	1er sem. 1897	
. . . .	2.000.000	»	—	—	—	—
113, Cannon St	1.575.000	525.000	12	12	—	—
19, St Swithin's Lane	400.000	400.000	35	—	—	1 1/8
14, Copthall Aven.	62.500	62.500	—	—	—	—
36, Gracechurch St	600.000	600.000	—	—	—	—
Id.	250.000	110.000	—	—	—	—
. . . .	800.000	745.000	—	—	—	—
. . . .	1.250.000	1.102.500	—	—	—	—
15, St Swithin's Lane	3.500.000	3.500.000	—	—	—	3 13/16
Id.	1.250.000	1.250.000	—	—	—	97/6
83, Cannon St	360.000	350.000	20	15	5	1 3/16
9, Queen St Place	600.000	600.000	9	12 1/2	6 1/4	—
. . . .	150.000	140.000	—	—	—	—
19, St Swithin's Lane	500.000	267.048	—	—	—	11/16
. . . .	500.000	»	—	—	—	—
. . . .	750.000	»	—	—	—	—
8, Old Jewry	725.000	725.000	125	125	—	5 3/8
Id.	1.250.000	1.250.000	6	6	3	22/6
Id.	600.000	600.000	—	5 1/2	—	107/0
. . . .	450.000	450.000	—	—	—	—
9, Throgmorton Avn	1.000.000	500.000	—	15	—	—
8, Finch Lane	400.000	375.000	—	12	6	1 —
30, St Swithins Lane	1.250.000	1.110.000	25	25	20	2 —
8, Old Jewry	500.000	500.000	—	—	—	91/0
96, Gresham House, Old. Bd St	400.000	378.000	—	5	—	—
—	600.000	»	—	—	—	—
7, Lothbury.	2.750.000	2.750.000	35	10	10	2 1/2
54, St Mary Aye	200.000	200.000	7 1/2	15	2 1/2	1 7/16
Id.	500.000	500.000	7 1/2	7 1/2	7 1/2	1 3/16
15/16, George St Mansion W.	225.000	210.000	6	10	—	1 13/16
85, Gracechurch St	300.000	270.000	—	10	—	—
»	500.000	»	—	—	—	—
116. Cannon St	450.000	450.000	—	4	—	—
53, Old Broad St	500.000	500.000	—	—	—	—

NOM DE LA COMPAGNIE	PROPRIÉTÉ	GROUPE DIRECTEUR
Langlaate Expl, and Building	4.250 stands	Robinson
Mashonaland Agency	—	—
Mozambique (Cie de)	—	Ochs Brothers
National Bank of South. A. Republic	. . . .	—
Natal Bank	—	—
Namaqua (Copper)	380 acres	—
Oceana Consolidated	—	Ochs Brothers
— Minerals	—	Id.
Robinson Sth. Africa Bank	—	Robinson
Rand Central Electric	—	Allemand
Rand Collieries	5.600 acres	—
South African Gold Trust	—	Goldfields
— — 5 1/2 p. 100 Deb.	—	Id.
— — 6 p. 100 Preference.	—	Id.
Standard Bank of Sth African	—	—
Simmer and Jack 5 1/2 p. 100. Deb.	—	Goldfields
Transwaal Coal Trust	12.059 acres	Allemand
— Consolidated Land and Exp.	2.357.549 —	Wernher Beit
— Estate and Develop.	1.250.000 —	—
— Goldfields	—	Dettelbach et Berlein
United Exploration	. . . .	—
Willoughby Consolidated	2.603 claims 880.000 acres	Partridge-Jarvis
Zambesia Exploring	52.000 acres	—

ADRESSE A LONDRES	CAPITAL		DIVIDENDES			COURS au 15 oct. 1897
	NOMINAL	ÉMIS	1895	1896	1[es] sem. 1897	
1, Bank Bldgs, Lothbury	500.000	450.000	—	—	—	1 1/8
8, Old Jewry	200.000	. 200.000	—	10	—	2 1/4
13, Austin Friars	1.000.000	440.000	—	—	—	1 15/16
73, Cornhill	1.002.000	752.000	7	10	8	14 1/2
156-7, Leadenhall S[t]	2.000.000	234.237	8	10	5	—
34, Leadenhall Bldgs	200.000	200.000	—	11 1/4	7 1/2	—
13, Austin Friars	1.500.000	1.267.507	10	—	—	1 —
Id.	500.000	500.000	—	—	—	—
1, Bank Bldgs. Princes S[t]	3.000.000	3.000.000	—	10	5	4 3/8
120, Bishopsgate S[t]	300.000	300.000	—	—	—	1 9/16
19, Throgmorton Avn.	250.000	250.000	—	—	—	»
8, Old Jewry	250.000	250.000	—	75	—	5 1/16
Id.	250.000	250.000	—	—	—	—
id.	250.000	250.000	—	—	—	—
10, Clement's Lane	1.000.000	1.000.000	16	16	—	—
8, Old Jewry	500.000	500.000	—	—	—	99/0
Br. S[t] H. New Broad S[t]	450.000	450.000	10	5	10	3/.
120, Bishopsgate S[t]	500.0.0	500.000	—	—		1 7/16
10, New Broad S[t]	389.300	389.300	—	—	—	—
120, Bishopsgate S[t] W.	300.000	300.000	—	40	15	2 —
19, S[t] Swithin's Lane	500.000	250.000	—	—	—	—
3, Copthall Bldgs	1.000.000	708.500	—	—	—	1 5/16
30/31, Clements Lane	65.000	65.000	100	—	—	1 1/8

RÉFORMES DEMANDÉES ET RÉFORMES A FAIRE

Depuis plus d'un an, une agitation considérable a été et est encore entretenue par les mines du Rand au sujet des réformes demandées au gouvernement. A en croire toutes ces demandes, le gouvernement devrait faire toutes les concessions, réduire de 50 ou 60 millions par an les recettes de son budget, pour donner satisfaction aux mines, qui, sous le prétexte de charges abusives contre l'industrie, oublient de voir qu'elles-mêmes auraient à faire les réformes les plus importantes dans leurs propres exploitations.

Les quatre points principaux sur lesquels portent les réclamations sont : 1° la dynamite ; 2° les transports de chemins de fer ; 3° les transports généraux ; 4° les salaires des noirs.

Il est évident qu'une partie de ces réclamations est justifiée, surtout en ce qui concerne la dynamite et les transports par chemins de fer. Il est certain, d'après le rapport de la commission d'enquête, que le gouvernement donnera droit, dans une large mesure, aux desiderata exprimés. Mais la somme qui pourra être ainsi économisée ne sera jamais que faible en comparaison de celle qui pourrait être obtenue par les réductions importantes sur les frais d'exploitation, sur les salaires des blancs et des noirs, des directeurs, etc. Prenons, par exemple, les chiffres mêmes de M. Eckstein, le directeur de la compagnie la plus considérable de l'Afrique du Sud, la Rand Mines. M. Eckstein estime les dépenses actuelles, pour frais d'une tonne de minerai broyé, à 29^{sh} 1/2, se décomposant en :

Main-d'œuvre blanche.	28 p. 100
— noire.	23 —
Explosifs.	10 —
Combustibles	8 —
Approvisionnements et divers.	31 —

En admettant que le gouvernement fasse les réformes les plus larges possibles, diminuant par exemple les prix des explosifs de 50 p. 100 et réduisant de moitié les tarifs de chemins de fer pour le charbon, on obtiendrait une réduction de 5 p. 100 pour les explosifs, de 4 p. 100 pour le combustible ; or, il résulte du tableau des dépenses dans les mines d'or pendant l'année 1896, que sur un total de £ 9.740.921, les réductions obtenues du fait de l'abaissement du prix de la dynamite et du transport du charbon s'élèveraient au grand maximum à £ 400.000 pour la dynamite et à £ 200.000 pour le charbon, total £ 600.000, soit 15 millions de francs. Par contre, nous allons voir rapidement toutes les économies qui pourraient être apportées dans les autres dépenses des mines.

1° *Salaires des blancs.* — Les ouvriers blancs, les managers, les contre-maîtres, les directeurs, sont payés tous d'une façon fantastique. Il y a un gâchis dans l'administration des mines qui ne peut être comparé qu'à celui qui existait au canal de Panama. Nous avons vu nous-même qu'un directeur d'une des mines moyennes du Rand recevait un traitement fixe de 90.000 francs par an, était logé aux frais de la compagnie dans une maison magnifique et avait, toujours aux frais de la compagnie, deux landaus et quatre chevaux, ce qui est une dépense très élevée en Afrique du Sud. M. John Hammond, l'ingénieur bien connu, a reçu l'année dernière 452.500 francs

comme traitement à la Consolidated Goldfields ; il est en outre ingénieur conseil dans d'autres compagnies et l'on voit de suite les sommes énormes qu'il doit gagner de ce chef. Il y a plusieurs compagnies qui ont chacune deux ou trois ingénieurs en chef payés chacun entre 150 et 250.000 francs. De même, la moyenne des salaires des contre-maîtres varie entre 15 et 20.000 francs par an, et la moyenne des salaires des ouvriers ordinaires est de plus de 6.000 francs par an. Ces prix sont absolument exagérés ; il serait possible de les réduire au minimum de un tiers, pour ne pas dire plus, et ainsi payés, les ouvriers s'estimeraient très heureux. En dehors de cela, il y a dans les mines un personnel beaucoup trop considérable, ce qui fait que les ouvriers, trop nombreux pour le travail à produire, deviennent paresseux et font mal le peu d'ouvrage qu'ils ont à faire. Les ouvriers blancs occupés dans le fond des mines surveillent les noirs et ne font guère autre chose.

La réduction qui pourrait être obtenue facilement sur les salaires des blancs, réduction calculée à 33 p. 100, donnerait £ 1.000.000 d'économie annuelle.

2° *Salaires des ouvriers noirs.* — Si les noirs sont payés à des prix tout à fait supérieurs à ceux qu'ils méritent, la faute en est entièrement aux compagnies minières qui, par manque d'entente, ont fait monter les salaires au moment de la rareté de la main-d'œuvre. A ce moment, les compagnies qui manquaient d'ouvriers allaient les chercher dans les exploitations voisines et, pour les attirer à elles, augmentaient leurs salaires. On était arrivé à payer les nègres £ 4 10^{sh} par mois, nourris et logés. Or, un nègre

n'a pas de dépense autre que celle des liqueurs fortes, dont la vente a été interdite d'une façon absolue par une loi spéciale, très souvent enfreinte. Le nègre pourrait donc mettre la presque totalité de son salaire de côté, et, lorsqu'il a économisé 12 ou 15 livres, il s'en retourne dans son pays, achète une vache et plusieurs femmes et vit ainsi jusqu'à ce que, n'ayant plus d'argent, le besoin d'en acquérir de nouveau l'engage à revenir travailler aux mines.

Il y a six mois, les compagnies de mines cherchèrent à faire une entente, s'obligeant toutes à payer au même tarif leurs ouvriers noirs. Le prix nouveau fut fixé à 70 francs par mois, toujours nourris et logés. Cette réduction de salaire fut acceptée sans aucun murmure; à peine quelques défections se produisirent-elles, et, au bout de quelques jours, le travail continuait avec une réduction appréciable pour les compagnies.

Cela ne suffit pas; les compagnies doivent continuer à s'entendre d'une façon complète et imposer aux nègres un nouveau tarif qui, à notre avis, ne devrait pas dépasser 40 francs par mois au grand maximum,

Avec l'abondance de la main-d'œuvre actuelle, la disette qui règne à l'état permanent dans les districts d'où viennent les travailleurs, la peste bovine qui, en décimant le bétail, chasse les habitants des contrées contaminées, toutes ces raisons sont un sûr garant que les indigènes accepteraient avec beaucoup de plaisir une nouvelle situation qui, bien que moins avantageuse, serait encore très suffisante pour satisfaire leur idéal.

Les seuls points importants pour obtenir cet état de choses sont : l'entente de toutes les compagnies, l'observation rigoureuse de la loi sur les liqueurs, et le contrôle non moins rigoureux de la loi des passes, loi instituée par le gouvernement, par laquelle tout indigène est muni d'une plaque d'identité, est forcé de déclarer, sous peine de prison, tous ses changements de résidence, de rester dans la mine où il est employé, de ne pas circuler après neuf heures du soir, etc., etc.; toutes ces mesures ayant été très sagement prises pour contenir les nègres sous une surveillance de tous les instants.

L'économie qui pourrait être faite sur les salaires des ouvriers noirs serait encore d'au moins un tiers sur les dépenses, par conséquent, sur le chiffre de l'année dernière, nous obtiendrions une économie de £ 817.000 par an.

3° *Approvisionnements, machines et divers.* — Nous n'avons pas fait figurer, dans le tableau général des dépenses des mines, les dépenses d'installation des machines à vapeur, des pilons, et en général de toutes machines servant à l'industrie de l'or. Ces dépenses se sont élevées, en 1896, à plus de £ 2.000.000 pour les mines, qu'il conviendrait d'ajouter aux £ 9.740.000 du total général des dépenses portées dans le tableau ci-joint.

Or, nous estimons que, sur ces £ 2.000.000 de machines, il y a une économie à faire d'au moins 25 p. 100, soit £ 500.000.

Il est utile pour les actionnaires de savoir comment les ingénieurs et les directeurs des mines ont soin de leurs intérêts. Lorsqu'un ingénieur des mines

veut faire installer des machines, il communique son projet au directeur, qui, dans la plupart des cas, l'accepte les yeux fermés. Le directeur est presque toujours actionnaire, membre, ou représentant d'une grande fabrique de machines ; il s'ensuit qu'il donne immédiatement la commande et est très heureux de payer ces machines très cher. En outre, les ingénieurs changent assez souvent de mine, et à chaque nouvel ingénieur, il faut de nouvelles machines. Nous connaissons un ingénieur français d'une mine du Rand qui a fait venir de Paris une machine coûtant 5.000 francs, tandis qu'une machine similaire avait été vendue par une maison américaine, pour le prix de 25.000 francs, au directeur de la mine qui en avait déjà passé la commande, si bien que la mine avait deux machines pareilles, dont l'une coûtait cinq fois plus cher que l'autre. De même, les dépenses les plus considérables, faites dans les travaux d'excavation ou de construction de pilons, pourraient être diminuées d'au moins un tiers.

C'est une habitude des ingénieurs du Transvaal de vouloir faire grand, sans s'occuper des résultats à obtenir. Dans le but de réduire éventuellement les dépenses de frais d'exploitation de 3^d ou de 6^d par tonne, ils font souvent dépenser 50 ou 100.000 livres en achats de nouvelles machines, et l'intérêt seul de ces dépenses est de beaucoup supérieur à l'économie produite dans l'exploitation.

Un financier de Johannesburg, en même temps intelligent homme d'affaires et directeur de plusieurs mines, a cité dernièrement l'exemple suivant de gaspillage scandaleux dans diverses mines :

Il a déclaré avoir fait foncer, dans une compagnie dont il fait partie, un puits de 1.040 pieds de profondeur pour une dépense totale de £ 8.400, soit environ £ 8 par pied, alors que, dans presque toutes les autres compagnies, le prix de revient du fonçage d'un puits est d'environ £ 25 par pied. On sait que le fonçage des puits est une des dépenses les plus importantes des exploitations de mines d'or, surtout pour les mines Deep Levels, où on estime généralement à £ 300.000 le coût du fonçage de deux puits.

Sur tous les autres chapitres de dépenses des mines, on remarque le même gaspillage, la même prodigalité et la même insouciance des directeurs à rechercher, par tous les moyens, les économies facilement réalisables.

Nous croyons ne pas exagérer en disant que les économies à apporter dans l'achat des machines, les travaux de mines, les dépenses de matériel, et les fournitures de tous genres, pourraient ne pas être inférieures à £ 2.000.000 par an.

Si nous reprenons les différentes sources d'économies ainsi obtenues, nous avons :

1° Dynamite et charbon £ 600.000, soit 5 p. 100 sur £ 12.000.000 (dépense totale annuelle) ;

2° Salaire des blancs £ 1.000.000, soit 8 p. 100 ;

3° Salaire des noirs £ 817.000, soit 7 p. 100 ;

4° Machines et divers £ 2.000.000, soit 17 p. 100.

Nous obtenons un total d'environ £ 4.500.000 d'économies par an, soit plus de 37 p. 100 sur les dépenses annuelles.

Voilà les vraies réformes à faire ; elles sont dans l'administration et dans la direction des compagnies ;

elles ne doivent pas être réclamées au gouvernement qui n'en peut mais. Celui-ci a donné et donne tout son appui à l'industrie minière, il fait tout ce qu'il peut pour la protéger ; mais il s'est lié, dès les débuts de son existence, avec des compagnies qui, moyennant la concession d'un monopole, ont établi des fabriques de dynamite, ont créé des chemins de fer, et qu'il ne peut être question de dépouiller brutalement de tous leurs privilèges.

Il est cependant utile que les tarifs de chemins de fer soient abaissés dans de fortes proportions, non seulement pour les mines d'or, mais aussi pour le commerce tout entier. Nous n'avons pas parlé, dans l'étude précédente, de la réduction de frais des mines qui serait obtenue si les tarifs généraux de chemins de fer pour tous articles étaient réduits. Cette réduction serait certainement importante, mais il est très difficile de l'évaluer.

En un mot, ce qu'il résulte de plus clair de toute l'agitation entretenue, depuis si longtemps, autour de ces fameuses réformes, c'est que les directeurs et les administrateurs de mines ont cherché à provoquer des mouvements de spéculation, soit de baisse, soit de hausse, en faisant servir les réformes dans les deux cas et ont exagéré les dépenses provenant des charges du gouvernement pour masquer complètement les scandaleux gaspillages de leurs propres exploitations. Il reste aux actionnaires européens (ce qui nous paraît problématique) le soin et le devoir d'exiger des mines les économies faciles à réaliser.

Du fait de ces diverses économies désirables, les dividendes donnés par les mines d'or tripleraient

facilement; les mines ne payant pas jusqu'ici pourraient donner de beaux bénéfices et, partant, l'industrie aurifère toute entière en recevrait une impulsion considérable.

COMMERCE FRANÇAIS AU TRANSVAAL

Jusqu'ici, peu de maisons françaises se sont établies à Johannesburg, et neuf sur dix de celles qui y ont installé des affaires ont fait faillite, périclité ou disparu. Il est lamentable de voir la situation des maisons françaises de Johannesburg, si on la compare avec celle des maisons similaires anglaises ou allemandes; autant les unes sont bien ordonnées, prospères, prudemment et intelligemment conduites, autant les maisons françaises sont laissées entre les mains de gérants dissipateurs et incapables. Conduites sans aucune prudence commerciale, elles donnent sur place le spectacle peu agréable de maisons en pleine décadence.

Beaucoup de sociétés se sont déjà formées pour créer des affaires à Johannesburg; jusqu'ici aucune n'a donné de dividende si petit soit-il, et, au contraire, il est probable qu'il y a eu dans tous les cas des inventaires fictifs. Nous ne pouvons guère citer dans les maisons françaises ayant réussi, que la maison de M. F. Héritier, la maison David, la French Grocery Limited et deux ou trois modistes et couturières.

Une des causes principales de l'échec des maisons françaises qui se sont créées au Transvaal, c'est la déplorable habitude qu'ont les Français de vouloir

toujours se combattre au lieu de se soutenir. Naturellement, les premières maisons françaises qui s'installèrent, se mirent à tenir les articles d'alimentation, articles en général de bonne vente et pour lesquels la France est bien classée. Au lieu de s'entendre ensemble pour maintenir les prix à un niveau rémunérateur, de concessions en concessions, pour empêcher leur voisin de faire une affaire, ils firent tomber les prix de plus en plus jusqu'à ce que ceux-ci fussent devenus à peine assez élevés pour payer les frais. Nous pouvons citer un exemple : La caisse de cognac Martell, qui se consomme en quantité considérable dans l'Afrique du Sud, se vendait sur place de 78 à 80^{sh} la caisse par l'entremise des maisons allemandes et anglaises. En 1896, au moment de l'éclosion de trois ou quatre sociétés françaises qui établirent leurs comptoirs à Johannesburg, les prix tombèrent d'abord à 75^{sh}, ensuite à 72^{sh} et ils sont maintenant à 70^{sh} la caisse, tandis que le prix de revient économiquement calculé est de 70^{sh}. Il faut, en outre, remarquer que l'acheteur sur place a le droit d'exiger des caisses sans casse, alors que l'importateur reçoit souvent des envois avec une ou deux bouteilles cassées par caisse. De même pour toutes les marques de champagne, de vin, de conserves alimentaires et autres, les prix sont tombés à un niveau ridicule qui ne permet plus l'importation. Aussi ce qui devait arriver est arrivé; de nombreuses faillites se sont succédées et des quantités immenses de marchandises sont vendues tous les jours à l'encan, si bien que maintenant, au mois d'août 1897, on vendait sur place des vins de Bordeaux à 9^{sh} la

caisse, alors que le prix de transport seul de Bordeaux à Johannesburg est presque aussi élevé.

Le résultat de cette concurrence aussi stupide que maladroite a été que le commerce d'alimentation, jadis si prospère, est devenu impraticable et que nous ne saurions conseiller à personne de vouloir s'en occuper; on courrait certainement au-devant d'un échec et au bout de peu de temps, on serait obligé de liquider.

Ces affaires d'alimentation sont entre les mains de puissantes maisons anglaises ou allemandes dont nous devons citer comme exemple une des principales, la maison Rolfes, Nebel et Cᵉ.

MM. Rolfes et Nebel, tous deux allemands, étaient établis commissionnaires à Paris en 1885; sans grandes ressources financières, ils partirent en Afrique, à Kimberley, pour installer une maison d'alimentation. Petit à petit leur affaire prospéra, ils agrandirent leur champ d'action en créant des magasins à Port-Élisabeth, à Durban et à Johannesburg. Maintenant ces Messieurs ont la plus grosse maison de l'Afrique du Sud et, pour donner une idée de leur importance commerciale, ils ont expédié l'année dernière pour £ 1.400.000 de marchandises, c'est-à-dire 35 millions de francs, ce qui représente, avec les frais de transport et la douane, plus de 60 millions de francs.

Ils ont entre les mains la plupart des maisons de détail et les bars de Johannesburg, qu'ils établissent en leur faisant des avances garanties par hypothèques ou autres et leur imposent ainsi l'achat de leurs articles. Il est donc impossible de lutter à armes

égales contre ces négociants tout puissants, ayant une organisation admirable, obtenant par les quantités considérables de marchandises qu'ils achètent, les prix les plus réduits, et entretenant eux-mêmes leurs clients par les crédits qu'ils leur font.

A voir de près cette maison, on est pris d'un sentiment d'admiration et d'envie; mais malheureusement on doit avouer qu'aucune maison française n'est de taille à soutenir la comparaison. En face de ces résultats, les Français, eux, ne peuvent montrer, que quelques sociétés chancelantes, se soutenant à peine par des augmentations de capital que les bénéfices ne peuvent rémunérer.

A part les quelques maisons de commerce françaises établies à Johannesburg, de nombreuses tentatives ont été faites pour introduire des marchandises et des machines françaises. La compagnie du Creuzot a obtenu des commandes importantes du gouvernement pour des canons et des munitions. La compagnie de Fives-Lille a sur place un ingénieur qui s'occupe spécialement des machines pour les mines; cette compagnie a également entrepris l'installation des conduites d'eau pour le compte de la société des eaux de Johannesburg, dépendant de la Banque française de l'Afrique du Sud; elle a de même exécuté divers travaux pour le compte de compagnies subsidiaires de la banque. Quelques autres manufactures françaises ont également envoyé des représentants et il faut les encourager à continuer dans cette voie. Les usines allemandes ou anglaises entretiennent toutes à Johannesburg des ingénieurs ou des agents capables qui peuvent, possédant tous les renseigne-

ments nécessaires, faire sur place tous devis pour installation de machines de mines, etc., etc. On se plaint, en effet, que les maisons françaises mettent trop de temps à l'étude des installations projetées parce qu'elles sont obligées de faire ces études à Paris, leurs agents au Transvaal n'étant pas suffisamment documentés.

Cependant un grand nombre d'articles français sont consommés au Transvaal. De même que dans les colonies du Natal et du Cap, il est impossible de se rendre compte exactement de l'importance du commerce français, les douanes transvaaliennes ne tenant pas compte des pays d'origine. Mais par l'étude de la liste des marchandises importées, on peut voir approximativement la valeur de celles expédiées par la France. Nous pensons qu'elle n'a pas dû être inférieure à 40 millions de francs pour l'année 1896.

Les principaux articles français importés au Transvaal ont été : les armes et munitions, divers constructions métallurgiques, les vins, les cognacs, champagne, vinaigre, conserves alimentaires, beurre, ciment, légumes conservés, confitures, articles de bazar, articles pour électricité, huiles, sucres, etc., etc.

Il y a dans la liste des importations du Transvaal un grand nombre d'autres articles que la France pourrait exporter. Pour le faire avantageusement, il est nécessaire, de même que nous l'avons dit pour le Cap et pour Durban, de créer sur place des maisons de détail ou de gros, chargées de répandre ces articles. Nous croyons qu'il y a place à Johannesburg pour les genres de commerce suivants : magasins de modes, de

nouveautés, lingerie et confections pour dames, couturières et modistes, mercerie et rubans, un pharmacien français, bazars à prix fixe, magasins d'articles de fantaisie, pâtissiers, boulangers, charcutiers, cordonniers (fabriquant sur mesure), bars et cafés, restaurants, quincaillers, etc., etc. Nous croyons spécialement qu'un magasin de nouveautés bien installé, qu'une maison d'outils et de quincaillerie réussiraient facilement; mais il faut, pour le faire, des gens capables et connaissant leur métier. De même les boulangers, les cordonniers et charcutiers, etc., auraient beaucoup de chances de réussir.

Dans les professions libérales il y a peu de place, la population étant presque exclusivement anglaise et s'adressant de préférence à ses compatriotes. Nous croyons cependant qu'un ou deux médecins français, quelques professeurs, un avocat trouveraient facilement à s'occuper à Johannesburg.

MARQUES DE FABRIQUE AU TRANSVAAL

En 1892, une loi a été votée pour garantir le dépôt des marques de fabrique. Nous donnons ci-dessous quelques-uns des paragraphes de cette loi intéressant les fabricants français :

Art. 1. — Toute personne désirant se réserver le droit exclusif d'une marque placée soit sur un objet à elle appartenant, sur ses marchandises, sur sa maison de commerce, etc., doit en envoyer trois copies avec description détaillée de la marque ainsi que tous détails sur la nature des marchandises sur lesquelles la marque doit être apposée, au bureau du *State*

attorney, à Prétoria; il peut encore faire faire ces démarches par un agent accrédité de la République à l'étranger.

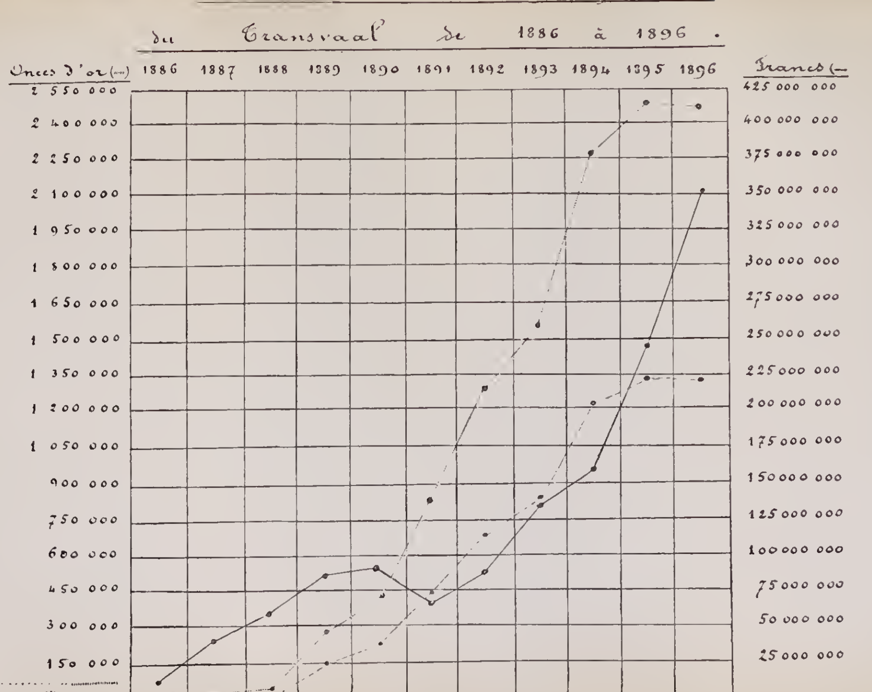
Art. 5. — Le *State attorney*, aussitôt après avoir fait enregistrer la marque, fait publier, dans trois numéros successifs du journal officiel, tous les détails concernant cette marque avec la reproduction, si cela est possible. Les postulants doivent en même temps faire faire, dans un délai d'un mois, des annonces concernant ce dépôt, dans un journal de leur ville ou de leur district ou dans un journal de Prétoria.

Art. 11. — La demande d'enregistrement d'une marque doit être faite sur papier timbré de £ 2.10[sh], et le certificat d'enregistrement doit être fait sur papier timbré de £ 5. Tous les frais de publication sont à la charge du demandant.

Art. 13. — Toute personne faisant un usage frauduleux d'une marque enregistrée sera punissable, à part les poursuites judiciaires, de poursuites civiles en dommages et intérêts exercées par la personne possesseur de la marque ou par son représentant. Toute personne qui importe dans la République, vend, offre en vente, distribue ou tient en stock des marchandises étiquetées, soit sur les marchandises elles-mêmes ou sur les emballages, avec une marque enregistrée appartenant à une autre personne sera punie d'une amende maxima de £ 200, ou, à défaut de payement, d'un emprisonnement maximum de six mois avec ou sans travail forcé.

Nous appelons particulièrement l'attention des fabricants français sur cette loi qui permet de sauvegarder d'une façon très effective la propriété des

TABLEAU DE LA PRODUCTION DE L'OR ET DES IMPORTATIONS DU TRANSVAAL DE 1886 A 1896



marques de fabrique qui sont si souvent imitées par des maisons de Hambourg ou autres.

Voyageurs de commerce au Transvaal. — Les voyageurs de commerce au Transvaal doivent payer une licence annuelle de £ 25 qu'ils ont à demander dès leur arrivée sous peine d'une forte amende.

IMPORTATIONS DU TRANSVAAL

TABLEAU DES MARCHANDISES IMPORTÉES DANS LA RÉPUBLIQUE SUD-AFRICAINE.

		1896.	1er sem. 1897.
Importations d'Europe.			
Par le Natal	£	1.438.794	1.177.099
— la colonie du Cap	»	5.742.943	2.232.540
— Delagoa Bay	»	1.600.092	1.291.894
Importations d'autres pays.			
Par le Natal		115.633	90.476
— la colonie du Cap		292.977	97.131
— Delagoa Bay		73.939	74.612
Importation du Natal	»	1.446.606	685.586
— de la colonie du Cap	»	1.981.309	706.337
— de l'État libre d'Orange		944.325	453.118
— de Delagoa Bay		451.512	480,676
Total général des importations	£	14.088.130	7.279.469
Recette des douanes	£	1.355.486 7sh 9d	670.371 7sh 6d

IMPORTATIONS DU TRANSVAAL

ARTICLES	VALEUR en livres sterling. 1896	1er sem. 1897.
Faïence, porcelaine	47.405	21.141
Munitions.		
Détonateurs pour dynamite	11.250	6.381
— — armes	133	3

ARTICLES	VALEUR en livres sterling. 1896	1er sem. 1897.
Mèches	29.101	21.576
Poudre	63	»
Cartouches chargées	1.409	534
Plomb	562	230
Munitions non spécifiées	326	290
Produits chimiques et pharmaceutiques.		
Cyanure de potassium	119.305	39.394
Acide nitrique	11	7
Acides non spécifiés	839	460
Acide sulfurique	1.440	591
Mercure	8.250	3.128
Articles de pharmacie	117.753	77.132
Produits chimiques	6.426	3.671
Livres, articles de bureau.		
Livres et musique pour écoles, cartes géographiques	16.637	9.889
Articles de bureau	64.257	27.604
Brossserie	14.937	8.945
Beurre.		
Beurre	88.398	52.675
Margarine et similaires	33.847	21.040
Ciment et chaux.		
Ciment	18.244	12.765
Chaux	405	169
Dynamite et matières explosives.		
Dynamite	»	»
Matières explosives, poudre non comprise	456	»
Boissons distillées.		
D'outre-mer	233.756	119.620
De l'Afrique du Sud	154.618	51.333
Parfumerie	9.478	5.754
Verrerie.		
Verres à vitres, glaces	20.461	10.714
Bouteilles vides	23.702	11.779
Verrerie non dénommée	27.339	16.413
Instruments.		
De musique	46.749	23.026
De chimie	633	126

ARTICLES	VALEUR en livres sterling. 1896	VALEUR en livres sterling. 1er sem. 1897.
De chirurgie	685	345
D'optique	2.388	1.648
Non dénommés	3.814	1.710
Tissus de coton.		
Blouses	21.592	11.644
Tissus non dénommés, vêtements non compris	249.996	120.221
Vêtements de dessus et de dessous	1.012.134	505.647
Articles de modes	282.657	186.945
Cuivre.		
En fil pour électricité	2.200	1.636
En barres et en planches	1.337	492
Cuivre non dénommé	3.406	2.444
Articles de bazar.		
Pendules et montres de métal autres qu'en or et en argent	10.868	5.329
Articles argentés ou dorés	17.360	13.559
Allumettes	13.052	6.745
Articles non dénommés	351.884	153.668
Épicerie et articles d'alimentation. (Non autrement dénommés.)		
Lait condensé	83.067	61.858
Miel	517	261
Gelée, sirop	5.914	2.107
Non dénommés	173.811	86.676
Maroquinerie.		
Bottes et chaussures	342.012	178.574
Harnachement et sellerie	88.892	44.892
Maroquinerie ouvrée, non dénommée	36.080	22.009
Maroquinerie brute	9.189	7.084
Animaux vivants.		
Chevaux et ânes	201.589	117.936
Grand bétail	309.897	145.907
Petit bétail	178.672	117.497
Volailles	30.386	14.471
Porcs	11.703	6.214
Non dénommés	294	375

ARTICLES	VALEUR en livres sterling.	
—	1896	1er sem. 1897.
Plomb.		
En feuilles et en barres	2.021	1.476
Tuyaux de plomb	183	38
Non dénommé	675	759
Machines.		
1° Pour électricité, chaudières dynamos, etc.	256.857	98.836
2° Accessoires pour électricité, lampes, conduites, etc., non taxés comme machines	105.523	54.402
3° Machines agricoles	15.107	5.992
4° Machines industrielles	155.497	106.581
5° Machines non dénommées, sauf celles pour les mines	58.603	30.007
6° Machines pour les mines, chaudières, matériel pour le traitement chimique des métaux	143.349	83.970
7° Machines pour mines, chaudières, pour mines d'or ou autres métaux et minéraux	1.469.352	712.157
Farine et céréales.		
Farine de seigle	308.921	141.579
Farine de seigle ordinaire pour les Cafres	31.147	12.273
Farine non dénommée	16.672	10.921
Orge, malt	21.689	16.765
Avoine, semence d'avoine	127.315	23.970
Seigle cafre	16.129	6.114
Seigle	13.853	19.548
Mealies	465.711	200.447
Céréales non spécifiées	27	1
Son	26.701	13.663
Huiles, etc.		
Paraffine et autres huiles pour lampes	42.040	23.203
Huile pour machines	45.173	16.198
Huile de castor	3.219	2.039
— d'olive douce	3.937	2.738
— de lin	11.143	4.444
Non dénommée	27.465	5.605
Huile de pieds de mouton	5.721	4.346

ARTICLES —	VALEUR en livres sterling. 1896 —	 1er sem. 1897. —
Papier.		
Papier à imprimer et à écrire	31.463	13.806
— peint	18.762	15.009
Non dénommé	21.791	11.045
Voitures et camions de tous genres.		
Camions, voitures et accessoires	122.301	62.752
Chariots et accessoires	125.070	43.940
Bicycles et accessoires	82.829	75.064
Autres voitures, brouettes	13.264	6.334
Acier.		
En barres et en planches	99.355	51.622
Tuyaux	1.423	930
Non dénommé	5.931	3.441
Pierres.		
Pierres pour moulin	104	205
— à aiguiser	366	149
— tombalos	2.309	1.394
— non dénommées	5.685	4.687
Charbon.		
Charbon	9.948	3.964
Coke et briquettes	2.746	1.544
Tabac.		
Tabac brut d'outre-mer	2.844	1.219
— — de l'Afrique du Sud	10.772	3.933
— manufacturé, sauf cigares, cigarettes et tabac à priser	29.143	16.839
Étain.		
En barres, saumons ou feuilles	755	544
Non dénommé	4.279	2.097
Peinture.		
Peinture	31.972	21.368
Térébenthine, vernis, colle	9.509	5.055
Goudron de houille, poix, résine et asphalte	4.067	4.023
Graisse, sauf celle de porc, talc, cire, graisse antifriction	10.401	4.225
Viande.		
En boîtes	52.985	32.428

ARTICLES	VALEUR en livres sterling.	
—	1896	1er sem. 1897.
	—	—
Viande salée, fumée, séchée.	1.706	612
Viande fraîche, gibier.	14.826	2.310
Fruits.		
Fruits en boîtes..	47.170	17.522
Séchés ou conservés.	31.944	15.126
Fruits frais.	40.613	30.745
Armes.		
Fusils.	9.771	3.798
Revolvers et pistolets.	3.255	379
Tissus de laine et de drap.		
Couvertures, jaquettes.	106.874	59.372
Non dénommés.	105.005	42.947
Vins.		
Étrangers..	66.445	37.970
De l'Afrique du Sud.	62.437	19.309
Champagne et vin mousseux.	50.856	16.757
Ferronnerie.		
Fil de fer, poteaux et accessoires pour clôtures.	36.833	14.521
Tôle ondulée et galvanisée pour toitures. . .	237.314	105.599
Tôle non ondulée.	4.668	3.943
Outils en fer.	175.716	94.700
Tuyaux en fer.	115.578	116.043
Fer en barres, blocs, feuillard.	48.035	29.386
Fer non dénommé.	328.130	171.590
Articles importés par le gouvernement.		
Armes et munitions.	121.396	97.979
Dynamite et accessoires.	629.842	54.121
Fournitures de bureau.	28.547	8.725
Matériel pour travaux publics.	6.887	»
— télégraphique et téléphonique. . . .	8.118	44.052
Articles non dénommés.	25.380	9.051
Matériel de chemins de fer.		
Traverses.	127.293	26.596
Approvisionnement pour les magasins ou les bureaux.	215.916	160.999
Rails, matériel roulant.	288.730	273.475

ARTICLES	VALEUR en livres sterling.	
—	1896	1er sem. 1897.
	—	—
Divers.		
Vinaigre	3.047	1.750
Bière	53.918	26.289
Chicorée	10.422	5.079
Diamants et autres pierres précieuses brutes.	1.741	732
Imprimés	4.429	2.428
Œufs	39.969	22.962
Gâteaux, biscuits	22.002	13.613
Or, argent, bijouterie	73.528	38.359
Légumes conservés, séchés	30.619	16.736
— frais	5.371	1.613
Chapeaux de toutes sortes	62.265	30.730
Houblon	5.805	4.575
Bois ouvré, meubles non compris	328.947	147.392
Bois brut	271.868	108.776
Gelées et confitures	26.393	12.757
Bougies	125.008	65.315
Fromage	27.308	12.738
Pioches et pelles	1.529	627
Café	121.135	53.739
Perles fausses	4.355	1.963
Bonbons	37.233	15.561
Tissus de lin, sauf vêtements	36.245	13.012
Vannerie	1.918	720
Couteaux, fourchettes, cuillères, ni en or ni en argent	26.241	14.080
Meubles et mobilier	356.787	181.360
Riz	35.385	20.476
Cigares	72.391	33.759
Cigarettes	3.965	1.965
Tabac à priser	1.633	1.055
Sucre	161.301	102.711
Thé	56.893	21.845
Cordages	17.706	10.687
Uniformes et livrées, vêtements usagés pour le commerce	5.991	1.521
Charcuterie	51.943	32.214
Fibres	12.037	6.173
Poisson frais	7.603	4.372
— salé, fumé, séché, ou en boites	73.458	43.391
Semences, arbres, plantes	15.605	9.353
Sacs, sauf ceux en cuir ou laine	69.734	33.235

ARTICLES	VALEUR en livres sterling. 1896	1er sem. 1897.
Savon ordinaire	41.690	23.171
— de toilette	8.018	4.243
Toile à voile	30.999	12.294
Zinc, sauf le zinc de toitures	1.391	650
— non dénommé	4.126	1.384
Sel de table	561	289
Gros sel	10.033	6.170
Tissus de soie et de satin, sauf les vêtements.	18.128	5.686
Monnaie	101.010	281.832
Marchandises non dénommées	2.341	2.141
Total général	14.088.130	7.279.469

INDUSTRIES AU TRANSVAAL

Les industries au Transvaal sont encore peu développées, et, d'après l'excellent rapport de M. Aubert, consul de France à Johannesburg, on ne peut guère citer que :

La distillerie de Prétoria, qui a obtenu du gouvernement le monopole de la fabrication des liqueurs pour le Transvaal. Ses opérations ont été troublées et très ralenties par la loi des liqueurs défendant la vente des spiritueux aux Cafres. Cette société a établi une fabrique de bouteilles qui donne, paraît-il, de bons résultats.

Les brasseries de bière dont les principales sont : la Castle Brewery, la Thomas Brewery, la Lyon Brewery, et la Travenna Brewery; toutes ces brasserie font en général de belles affaires.

Une fabrique de ciment, près de Prétoria, qui ne fonctionne que d'une manière intermittente.

Une importante fabrique de conserves de fruits à Prétoria.

Plusieurs briqueteries dont la plus importante, celle fondée par un Français, M. Héritier, dont nous avons déjà parlé, vient d'être mise en société par actions au capital de £ 20.000 et promet d'être une excellente affaire.

La fabrique de dynamite dont il a été tant parlé. Cette fabrique a installé des usines considérables pour donner un plus grand développement à sa fabrication; elle ne pourrait cependant pas livrer, à beaucoup près, la quantité d'explosifs nécessaire pour les mines d'or du Transvaal. On ne peut connaître exactement le montant de ses bénéfices, cette compagnie ayant un système tout particulier pour faire ses comptes de manière à dissimuler le plus possible l'importance de ses bénéfices qui doivent être énormes. Elle a donné, en 1896, 12 1/2 p. 100 de dividende.

On compte, en dehors des fabriques sus-mentionnées, de nombreux établissements industriels pour carosserie, fonderie, montage de machines, réparation de machines, fabriques de biscuits, de cigarettes, etc., etc. Toutes ces fabriques marchent d'une façon satisfaisante ; nous ne voudrions cependant pas conseiller d'établir des usines ou manufactures au Transvaal, à moins de succès absolument probable ; car il n'est pas douteux que, d'ici un temps plus ou moins rapproché, les chemins de fer réduiront d'une façon sensible leurs tarifs, que les droits de douane du Transvaal seront également abaissés, et alors, la main-d'œuvre étant beaucoup moins chère et plus abondante dans la colonie du Cap ou à Durban, il y aura tout avantage à s'établir dans ces pays plutôt que de le faire à Johannesburg, où les prix des ouvriers et de tous les articles sont beaucoup plus élevés.

SALAIRES AU TRANSVAAL

Voici une liste des principaux salaires payés à Johannesburg :

Employés de mines.

Contremaître	par mois	£ 40
Géomètres	—	» 30
Dessinateurs	—	» 30
Chefs d'équipe	—	» 28
Secrétaires	—	» 38
Mineurs et conducteurs de trains	—	» 25
Nettoyeurs de machines	—	» 26
Conducteurs de machines	—	» 25
Surveillants des pompes	—	» 25
Chauffeurs	—	» 20
Ajusteurs et mécaniciens	—	» 30
Hommes de peine	—	» 20
Ouvriers divers	—	£ 20 à 25

Corps d'états divers.

Relieurs	par mois	£ 18
Compositeurs d'imprimerie	—	» 18
Charpentiers, menuisiers	—	» 30
Maçons et briquetiers	—	» 30
Peintres en bâtiment	—	£ 30 à 40
Ouvriers selliers	—	» 20
Forgerons et serruriers	—	£ 30 à 40
Ouvriers tailleurs et cordonniers	—	» 20 à 15
Ouvriers manœuvres, sans nourriture	—	» 12 à 50
Cochers de voitures de livraisons	—	» 15 à 20
Garçons de magasins	—	» 15 à 20

Employés de commerce et divers.

Gérants ou directeurs d'un magasin de détail	par mois	£ 40 à 60
Comptables	—	» 25 à 30
Employés à la vente	—	» 16 à 25
Employés ordinaires	—	» 10 à 15
Vendeuses	—	» 15 à 20

Observations sur les emplois au Transvaal. — Les ouvriers d'état, tels que les maçons, serruriers, menuisiers, etc., sont assurés de trouver toujours un travail rémunérateur. Les domestiques françaises, cuisi-

nières et femmes de chambre, sont très recherchées à Johannesburg. Leur salaire varie de £ 6 à 12 par mois. Par contre, il y a beaucoup plus de demandes que d'offres d'emploi pour les employés de commerce et nous ne saurions trop engager les jeunes gens désireux d'aller au Transvaal, à ne partir qu'avec une place assurée; autrement, ils courraient au devant d'un échec certain et, dans la plupart des cas, seraient, au bout de peu de temps, obligés de revenir, faute d'occupation.

FRAIS GÉNÉRAUX D'UNE MAISON DE COMMERCE S'ÉTABLISSANT A JOHANNESBURG

Prenons par exemple un magasin de mode et mercerie.

Local. — Les locaux sont très cher à Johannesburg et il est difficile de s'en procurer de bien situés, clairs et agencés, dans une des deux ou trois rues commerçantes de la ville. On demande couramment £ 80 à 100 par mois pour un magasin d'une superficie d'environ 75 à 100 mètres carrés.

L'éclairage est en général au pétrole ou à l'huile, mais maintenant une nouvelle compagnie d'électricité se charge de distribuer l'électricité à domicile et à bon compte.

Voici une liste aussi précise que possible des frais généraux d'une maison de commerce voulant faire une installation convenable :

Local, 12 mois à £ 80 par mois.		£ 960
Frais d'agencement, comptoirs, casiers, glaces, devantures, etc. . .		» 400
Impôts divers, licences, redevances municipales, environ £ 5 par mois.		» 60
Éclairage électrique	£ 6 par mois	» 72
Un gérant	» 40 —	» 480
	A reporter. . .	£ 1.972

	Report			£ 1.972
Un comptable	» 25	—		» 300
Un employé	» 18	—		» 216
Deux vendeuses	» 15	—		» 360
Un garçon de magasin	» 15	—		» 180
Deux boys à	» 4	—		» 86
Une voiture de livraison et deux chevaux, prix d'achat.				£ 150 à 200
Entretien des deux chevaux à £ 15 par mois chaque.				£ 160
Divers, assurance, etc.				» 200
	Total.			£ 3.884

On voit par ce tableau que les frais d'une maison de commerce, quelle qu'elle soit, sont très élevés, ce qui implique la nécessité, si l'on veut commencer une affaire au Transvaal, d'avoir par devers soi des capitaux suffisants pour permettre de supporter les frais généraux considérables qui grèvent toute entreprise.

Nous avons voulu parler d'un magasin très bien installé, joli et bien situé; il est évident qu'on peut faire beaucoup moins cher; mais alors on est obligé d'aller dans un quartier peu fréquenté, où l'on ne fait pas d'affaires, et si l'on fait des économies sur les employés, on n'obtient en général que de mauvais résultats.

Un magasin d'articles d'alimentation aurait également les mêmes frais généraux plus ceux des licences sur les liqueurs qui s'élèvent à plus de £ 100 par an.

Quant à un magasin de gros, les dépenses sont encore plus considérables, toujours à cause des frais de local; cependant il arrive, dans beaucoup de cas, que des commerçants louent en bloc, soit une maison toute entière, soit le rez-de-chaussée divisé en plusieurs boutiques; ils gardent une boutique pour eux et sous-louent généralement les autres à des conditions avantageuses.

De petits commerces peuvent être également entrepris avec des frais généraux minimes, tels que boulangerie, bar, coiffure, cordonnerie, etc., etc.

L'important est surtout d'avoir une certaine somme d'argent en réserve pour pouvoir attendre les affaires sans risquer d'être mangé par les frais généraux.

LISTE DES MAISONS DE COMMERCE DES PRINCIPALES VILLES DU TRANSVAAL

JOHANNESBURG

Agents, commissionnaires, expéditeurs. — L. Cohen; Ginsberg et Gundelfinger; Heys et Cº; Hoffmann et Bickell; Hollins et Cº; P.-R. Lanusse.

Ameublements. — Ablett et Cº; Alcock et Cº; T.-W. Beckett et Cº; Brister et Cº; H. Cohen; Dunell-Ebden et Cº; J. Forrest et Cº; Gordon, Mitchell et Cº; Henwood Son, Soutter et Cº; Holt et Holt; A.-X. Knight et Cº; Lazarus et Cº; Léon Lewis et Cº; Lyon et Cº; Malcomess et Cº; Paddon et Brock; Peach et Cº; G. Schneider; Thorne, Stuttafford et Cº; A. Wolff et Cº; Wolff, Vecht et Ellan.

Banques. — Bank of Africa; Cape of Good Hope Banque; Natal Bank; National Bank; Ned. Bank et Cr. vereeniging; South african Banking corporation; Standard Bank; Transvaal Loan Mortgage and Finance Cº; Robinson Bank.

Bijoutiers. — Ansell et Myers; B. Dantziger; R.-M. Fletcher; Galpin Frères; List Brothers et Merrit; H. Marks et Cº; Mendelsohn et Cº; Myers Frères; Padlashy et Cº; J. Shiers; H. Simpson; Sissel et Seltner; Strawbaum Brothers; Toll et Courtis.

Blanchisserie à vapeur. — F. Pagny ; P.-O. Box 2135.

Brasseurs. — Chandler et C°; Thomas Brewery; Turffontein Brewery.

Carrosserie. — Arthur Bailey ; Baartmann et Brown; W. Hardy; Rand iron and wagonworks; Whitelaw, David et Son.

Charbons. — A. Eckhart ; Beckmann ; Goldberg et Berger; Head et C°; Howard et Pellatt; Lewis et Marks ; Lissack et C°; Newy Fraser et C°; Salomon et Bradley ; Wiskead et C°.

Commissaires-priseurs. — J.-X. Abel et C°; J.-D. Celliers; Cory et Bryant; R. Currie; X. Ellis et C°; Evans et Currie; R. Holliday; Hopley Frères; Kincaid et C°; H. Coll ; Lezard et C°; J. Lithauer et C° ; H.-J. Morkel; Pelham et C°.

Confiseurs. — J. Carney ; Clay et Humphreys; W.-J. Cluinn et C°; W. J. Frickel et C°; H. Fysch et C° ; Hancock et Mac Dermid; Morstert et Falconer ; H.-C. Sharland; J.-W. Soles; Wilson et Lamb; F.-G. Woods.

Consulats et vice-consulats des puissances étrangères. — De France : Bobot-Descoutures, vice-consul; des États-Unis, des Pays-Bas, de Turquie.

Courtiers. — Marcel Cahen, maison française ; Conradi; C. Dreyfus; Friedlander; Lejeune; Lilienfeld ; Rissik.

Droguistes, Pharmaciens. — Byrne et C°; Cooper et C°; Folly et C°; A. Heymann ; Hylands et C° ; Jolly et Adcock ; Lennon et C°; Lowenstein et C°; Lowey et C° ; Matthews et C° ; Reed, Champion et Rodman; Schneider et C°; Simpson et C°; Townsend et C°; Tremback et Lance ; Turner et C° ; West End pharmacy.

Hôtels. — Grand National Hôtel, Martin et Zoccola, propriétaires; Central Hôtel; Commercial Hôtel; Heath's Hôtel; Height's Hôtel; President Hôtel; Royal Hôtel; North-Western Hôtel,.

Journaux. — Mining Argus; Standard and Diggers News; The Critic; The Mining Journal; The Moon; The South African financial record; The Star.

Librairies, Imprimeurs. — Argus Printing and Publishing C°; R.-X. Brown; Burmester et C°; Connocke et C°; Digger's News Company; Godlonton et C°; Juta et C°.

Négociants importateurs. — Alcock et C°; Baumann et C°; Beckett et C°; Bowness et C°; Christian et C°; Chudleigh Brothers; Cullen et C°; J.-R. Dickson et C°; C.-V. Driver et C°; Dunell, Ebden et C°; Ch. Elley et C°; J. Forrest et C°; Garland Frères; Gordon et C°; Gordon, Mitchell et C°; T. J. Griffiths et C°; Hart et C°; J. Hardy; Harwin et C°; Henwood Fils; Soutter et C°; Holt et Holt; Jagger et C°; L. Karl, Wolff et C°; P.-R. Lanusse (Français); Larsen et C°; Lazarus et C°; M.-A. Lyons et C°; R. Lyons et C°; Malcomess et C°; Matterson et C°; Morisse et C°; North et C°; Parker Frères; Parker Wood et C°; Peach et C°; Raid, Tait et C°; Rolfes, Nebel et C°; Rubeinstein et C°; Scott, Gruthrie et C°; Stuard, Campbell et C°; Tarry et C°; Taylor et C°; Wolff, Vecht et Ellias.

Nouveautés et Confections. — Apsey; Beckett et C°; Bennett; Bourke et C°; Curiis et C°; Goldbard et C°; Grands Magasins du Louvre; Hamilton et C°; Harvey, Greenacre et C°; Holt et Holt; James Erskines; Jolly et C°; Letherby et Mottram; Mann et Kneebone; Oliver

et C°; Reid et Jackson; Store Frères; Thorne, Stuttaford et C°.

Importation de produits alimentaires français. — The French Grocery Limited; P. O. Box, 3241; **Comptoir de la Société transvaalienne d'alimentation**, 224, rue Saint-Denis, **Paris**.

Vins, Spiritueux en gros. — M. Drinian; W.-S. Duke et C°; D.-H. Du Toit; Fine Brothers; Greenstone et C°; Max Geerdts; T.-W. Beckett et C°; Blake et C°; Cullen et C°; Garland Frères; A. Goldberg; E.-K. Green et C°; Hansen et Schrader; Harmens et Pels Ryken; F. Héritier; Hatherley Distillerie C°; International Wine and Spirit Company; Jooste et Bryant; V.-G. Kelmar et C°; Kintead, Reid et C°; J. Klisser; P.-R. Lanusse (Français); Liebermann et Belsted; M.-A. Lyons; Malcomess et C°; Matterson et C°; Paarl Wine and Brandy Company; Ready Money Wine and Spirit C°; Reus et Lund; Rolfes, Nebel et C°; Scheurick et C°; Schlom et Ginsberg; Smults et C°; Stokes et C°; G.-H. Thrupp et C°; Wine and Spirit Association.

PRÉTORIA

Agents, commissionnaires, expéditeurs. — Anton Kesting; J. Palfrey; Van der Byl.

Ameublements, porcelaines, faïences. — T.-W. Beckett et C°; Bourke et C°; Hamilton et C°; Henwood Son, Soutter et C°; Vand Willes et Pierneef; Carl F. Wolff et C°; A. Johnston et C°.

Avocats. — Clœte; J.-S. Curlewis; de Willers et Uckermann; W.-E. Hollard; Ferd. Kleyn; Koster; Lohman; J.-W. Wessels.

Brasseurs. — Lion Brewery; Tell Sandoz, propriétaire de la Travenna Brewery.

Clubs. — Pretoria Club; Deutsches Haus.

Commissaires-priseurs. — J. Celliers et Cº.

Distilleries. — Eerste fabrieken Cº, de Lewis et Marcks.

Droguistes, pharmaciens. — D.-R. Crow et Cº; Hollandsche apotheek; Peacock et Cº; Phillips et Cº; Transvaal apotheek, dr. Weiss.

Épicerie et conserves. — T.-W. Beckett et Cº; Bourke et Cº; Cairncross et Zillenn; Francis et Cº; E.-G. Heather et Cº; Hdnwood Son, Soutter et Cº; Ad. Kraut; J. Lean; Tilanus et Griethuysen; Carl F. Wolff et Cº.

Hôtels. — Fountain Hôtel, Grand Hôtel, Transvaal.

Imprimeurs typographes. — Argus Cº; Imprimerie de l'État; Keith et Cº; Land et Volk; Press Cº; Van Zyl et Cº; Volkstem et Cº.

Journaux. — Landen Volk; Mercantile advertiser; Staats courant; The Press; Transvaal advertiser; Volkstem.

Librairies. — Alf. Allen; Argus et Cº; Burmester et Cº.

Négociants. — T.-W. Beckett et Cº; Bourke et Cº; Cairncross et Zillen; Francis et Son; Gill et Cº; Henwood Son, Soutter et Cº; Millard et Cº; Holt et Holt; A. Johnston et Cº; Adolf Kraut; J. Lean; Loteryman et Cº, vêtements pour hommes et chaussures; Ready money outfitting Cº, tous articles pour indigènes; Karl F. Wolf et Cº.

Nouveautés, confections. — T.-W. Beckett et Cº; Bourke et Cº; S.-G. Hamilton; A. Johnston et Cº; Adolf

Kraut; Loteryman et Cº; Millar et Cº; Ready money Cº; Store Brothers.

Quincaillerie, outils. — T.-W. Beckett et Cº; Bourke et Cº; Cairncross et Zillen; Francis et Cº; Henwood Son, Soutter et Cº; T. Hobbs; Poynton frères; C. Zorn.

Selliers. — Holloway; Perkins et Cinnamon; Smith et Petrie.

BARBERTON

Banques. — Bank of Africa; Natal Bank; National Bank; Standard Bank.

Courtiers et commissionnaires. — A. Benjamin; Chersterton et Steeds; Cohen et Grauman; J.-M. Desuzinge Hugo; Duncan et Williams; C.-J. Fick; T.-R. Addon; Melleville et Uebel; Millbourne et Steers; Roberts et Cº; Savory et Cº; C. Sheppart.

Droguistes. — Raws et Cº; Reed et Champion; J.-W. Winter.

Journal. — Barberton-Herald.

Négociants. — Bake et Cº; J. Barman; Bownes et Cº; Buchanan, Forsyth et Cº; Diamond et Cº; B. Elsasser; Gordon et Beesley; R. Hamilton et Cº; Harvey, Greenacre et Cº; Fowlie et Moore; Henwood, Son, Soutter et Cº; Kissing et Mollman; Murray et Cº; T.-W. Savory; Allen Wack et Cº; Winther Brothers.

Nouveautés. — Gordon et Beesley; Harvey, Greenacre et Cº; E. Roberts; Robinson et Cº.

BOKSBURG

Hôtels. — Central, Grand Hôtel, Masonic.

Négociants. — A. Farren; E. Hope; Osborne et Cº, D. Watson.

ERMELO

Négociants. — Asher et Feinstein; Bourhill et C°; J. Little; A. Michaelson; Parker, Wood et C°; C.-G. Robertson; T.-C. Robertson; Starfield et Schwarz.

HEIDELBERG

Banques. — Natal Bank; Standard Bank.

Négociants. — J. Baldwin; Bragenshaw et C°; E. Brown et Hirst; P. Miller; Noyce et C°; Pagao et C°; Pritchard et Stretton; C.-W.-F. Schultz; H. Whiley.

KLERKSDORP

Journal. — Klerksdorp-Record.

Négociants.— A. Chittenden; T. Donald; Leask et C°; A. Lucas; Morton et C°; J.-G. Palmer; J.-T. Roos et C°; Teengs frères; Von Laer et C°; Voss frères.

KRÜGERSDORP

Négociants. — Green et Hulley; J.-D. Grundleigh et C°; G. Harding; Hompes et Seehoff; Macloskie et Te Water; P.-S. May.

Vins et liqueurs. — Hompes et Seehoff.

LICHTENBURG

Négociants. — H. Dudfield; C. Frisby; M. Jacobson; W. Langrish.

LYDENBURG

Négociants. — Andrews et C°; Bourke et C°; M. de Souza; W. Fraser; Hamilton et C°; J. Parsons; A.-H. Payne; R. Shuring; J. Schwink; Store Brothers.

MIDDELBURG

Négociants — Allen et C°; F.-M.-H. Beuster; H.-O. Ekstene; Henwood; J.-B. de Kock; Mac Donald et Keet; Rowbone; J. Schiele.

PIETERSBURG

Négociants. — T.-W. Beckett et C°; R. Bolman; H. Franckel; G. Karl, Wolff et C°; M. Kelly et C°; H. Moschke; C. Nathorp; Schultis, Schwar et C°; O. Von Dewitz.

POTCHEFSTROOM

Banques. — National Bank; Nat. Bank et Crediet-vereenigeng; Standard Bank.

Négociants. — Clark et C°; R. Daly; Koster et C°; J.-L. Miller et C°; W. Morris; J. Olen; Peeters et Ricketts; Read et C°; Reid et C°; G. Scorgie; Shone et C°.

TARIF GÉNÉRAL DES DOUANES DU TRANSVAAL

Art. 1er. — Toutes les marchandises importées sont sujettes, sauf clauses spéciales de la loi, à un droit d'importation *de* 7 1/2 p. 100 *sur la valeur*, cette valeur devant être la valeur de la marchandise déjà chargée des frais d'expédition à l'endroit où celle-ci peut être achetée ou obtenue dans le but de l'importer dans la République, et dans le cas où tous ces articles sont importés directement d'États, de provinces ou de colonies d'outre-mer, *non dans le Sud Afrique, la valeur des marchandises doit être augmentée de* 20 *p.* 100 *et*, dans cette valeur, on doit comprendre les articles

d'emballage qui sont vendus avec la marchandise tels que bouteilles, boîtes ou caisses en bois ou zinc, tonneaux pour ciment ou liquides, boîtes de papier, etc.

Articles libres de tous droits. — Toutes les espèces d'animaux vivants excepté les bœufs, les vaches, les veaux, les moutons, les boucs et les agneaux qui sont considérés comme petit bétail et payent suivant le tarif de l'article 3. Toute espèce d'animaux vivants appartenant à des personnes venant résider dans la contrée, bœufs de travail employés par les voyageurs, bétail qui a été conduit dans la contrée pour passer l'hiver et qui est ensuite réexpédié, ou bétail exporté de la République dans le même but et devant y rentrer: billets de banque et autre monnaie dont la circulation est autorisée dans l'État, livres et musique, cartes et articles imprimés pour écoles, journaux et revues périodiques; articles provenant de chasses en dehors de la contrée par des citoyens de la République: produits d'animaux et animaux élevés dans la République d'Orange et dans la province de Mozambique apportés sous certificat d'origine du résident ou du consul; voitures, wagons et véhicules de toutes sortes pour l'usage de personnes visitant la contrée et retournant avec ces voitures; de même que ceux à l'usage de personnes venant dans l'État avec du matériel destiné à l'installation de fermes; arbres. fleurs. essences végétales; toutes graines et plants spécialement importés par les fermiers pour la culture sous une déclaration jurée faite devant l'agent des douanes; les graines et plants devant être employés dans la consommation sont naturellement exceptés; marchandises déjà usées. vêtements. outils appartenant à des

personnes venant pour résider dans la République; or à l'état brut ou en alluvion provenant des États voisins. Tous les objets d'emballage qui ne doivent pas être vendus avec les marchandises et non importés pour être vendus, mais pour protéger les marchandises dans le transport.

Art. 2. — Objets payant un tarif spécial. Les objets suivants, au lieu de payer 7 1/2 p. 100 à la valeur, sont chargés d'un droit de 1 1/2 p. 100 sur la valeur auquel vient s'ajouter les 20 p. 100 d'augmentation sur la valeur de l'achat au pays d'origine si ces objets sont de provenance autre que de l'Afrique du Sud : Toutes machines ou parties de machines employées pour la transmission et la production d'électricité ou de vapeur; toutes machines à l'usage des mines d'or ou d'autres mines; machines agricoles; toutes les pompes destinées à l'industrie et à l'agriculture, excepté les pompes à main; toutes les machines pour la manufacture des produits chimiques ou acides nécessaires pour l'extraction de l'or; tous les fils de fer, d'acier, les poteaux, etc., et, en général, tous les articles nécessaires pour clôtures de fermes ou de terrains; articles pour télégraphie électrique ou pour téléphonie; toutes machines pour agriculture, commerce ou industrie, telles que les machines à imprimer, machines à tisser, machines tondeuses, presses à laine et autres machines pour préparer les marchandises ou les produits destinés au commerce ou à l'exportation.

Art. 3. — Articles payant un tarif spécial en sus du droit de 7 1/2 p. 100 à la valeur mentionné dans l'article 1er; c'est-à-dire que, suivant cet article, les

marchandises provenant de pays autres que de l'Afrique du Sud doivent d'abord être majorés de 20 p. 100, sur la somme ainsi obtenue, on charge d'abord un droit de 7 1/2 p. 100 à la valeur, et on ajoute le droit supplémentaire suivant le tableau ci-après. Pour le calcul de ce droit special, on prend le prix d'achat de la facture, prix qui doit être exact suivant la valeur sur le marché comme dit à l'article 1er : Tous articles imprimés, exceptés les articles libres selon la liste de l'article 1er, 100 p. 100 à la valeur. Les articles de la liste suivante ne sont pas considérés comme articles imprimés : peintures, gravures, chromos, reproductions, portraits, photographies, gravures encadrées, cartes de Noël ou de félicitations; almanachs, livres commerciaux et carnets de poche avec memorandum et calendrier, importés pour usage dans les affaires et articles similaires. Tous ces articles sont seulement sujets au droit général mentionné dans le paragraphe 1er.

Vinaigre, par gallon	3^{sd}
Marchandises d'or et d'argent et bijouterie	12 1/2 p. 100
Bière, par gallon.	3^{sh}
Ciment, par 100 livres.	3^{sh}
Champagne ou vin mousseux, par gallon.	10^{sd}
Chicorée, par 100 livres	7^{sh} 6^{d}
Dynamite et autres explosifs, par livre, maximum.	9^{d}
Liqueurs ou liquides distillés, produits dans les États voisins ou dans la colonie de 11 à 56° suivant l'alcoomètre de Tralles, par gallon	6^{sh}
Tous liquides distillés, sucrés ou parfumés, liqueurs et cordiaux produits dans les États voisins ou colonies, de 11 à 56°, par gallon	6^{sh}
Tous liquides distillés, sucrés ou parfumés, liqueurs et cordiaux d'importation d'outre-mer, non produits dans les États voisins ou dans les colonies, de 11 à 56° inclus suivant l'alcoolomètre de Tralles, par gallon.	10^{sh}
Tous liquides ou liqueurs parfumés ou sucrés, liqueurs et cordiaux d'outre-mer pesant plus de 56°, par gallon.	£ 1

Armes pistolets et revolvers, par canon	10^{sh}
Munitions, par livre	3^{d}
Fromage, les 100 livres	5^{sh}
Pioches et pelles pour les indigènes, chaque	1^{sh}
Café, les 100 livres	2^{sh} 6^{d}
Fil de cuivre ou de laiton, excepté lorsqu'il est importé pour usage électrique ou pour transmission dans les mines, la livre.	6^{d}
Poudre, la livre	6^{d}
Bonbons, les 100 livres	£ 1 5^{sh}
Plomb, la livre.	3^{d}
Houblon, les 100 livres	5^{sh}
Cartouches, le mille.	5^{sh}
Cigares, le cent	15^{sh}
Cigarettes, le cent.	1^{sh} 6^{d}

Pour le calcul des droits d'entrée, il est admis que 500 cigarettes n'excédent pas le poids d'une livre. Dans le cas contraire, le droit est calculé en proportion ; voir le paragraphe spécial concernant l'importation des cigares et cigarettes.

Tabac à priser, par livre	2^{sh} 6^{d}
Lard, par 100 livres.	£ 4 10^{sh}
Charbon, les 100 livres	7^{sh} 6^{d}
Tabac manufacturé, en feuilles ou en rouleaux, provenant des États voisins ou colonies, par livre	6^{d}
Tabac non manufacturé, provenant d'outre-mer, par livre	2^{sh} 6^{d}
Tabac manufacturé importé, sauf les cigares et cigarettes, par livre	2^{sh} 6^{d}
Thé, par 100 livres	5^{sh}
Uniformes et livrées ou vêtements usagés, importés pour le commerce, par vêtement	1^{sh} 6^{d}
Gros bétail, tel que bœufs, vaches, veaux, chaque.	10^{sh}
Petit bétail, tel que moutons, boucs, agneaux, chaque.	1^{sh}
Fruits conservés, séchés, ou en boîtes ou en flacons, les 100 livres	£ 1 5^{sh}
Savon ordinaire de ménage, les 100 livres	5^{sh}
Savons de toilette de tous genres.	10^{sh}
Acide sulfurique, par livre.	1^{d}

Art. 4. — L'importation des armes, des pistolets, des revolvers et des munitions est seulement permise sous autorisation du commandant général,

autorisation demandée sur papier timbré de 5sh. L'importation de la dynamite et autres explosifs est de même seulement permise sous une autorisation du secrétaire d'État, autorisation demandée sur papier timbré de 5sh; l'autorisation peut être refusée sans qu'on en donne le motif. En dérogation à cet article, les personnes venant dans la République peuvent apporter avec elles une arme pour leur sécurité personnelle, mais elles doivent payer le droit d'entrée fixé d'après le tarif.

Art. 6. — Tous les droits d'entrée sur les marchandises importées ou en transit à travers la République doivent être payés : les marchandises déclarées à l'agent des douanes dans les stations d'entrée, excepté lorsqu'elles sont importées par des personnes privées, résidant dans la République et n'étant ni commerçants ni agents, qui importent celles-ci pour leur propre usage sans avoir l'intention de les vendre, ou qui peuvent prouver devant l'agent des douanes de leur district qu'elles veulent payer pour ces marchandises; elles doivent alors déclarer ces marchandises à la douane dans l'espace d'une semaine après entrée sur le territoire.

Art. 7. — Pour le dédouanement des marchandises, l'importateur ou son agent aura à montrer, avec toutes les déclarations de la douane, les connaissements, factures, reçus et autres documents nécessaires, susceptibles d'aider la douane dans ses recherches. L'agent des douanes a le droit d'évaluer et de taxer la marchandises conformément à la loi lorsqu'aucune facture ou preuve de valeur ne pourra être produite.

ART. 8. — Personne n'est autorisé à importer des marchandises si ce n'est par une station de douane fixée par le gouvernement, excepté les personnes qui viennent résider en Afrique du Sud, tel qu'il est mentionné dans l'article 6.

ART. 9. — Toute personne important ou transportant des marchandises, soit pour elle soit pour une autre personne, destinées à son usage ou au commerce aura à prévenir, immédiatement après avoir franchi la frontière, l'officier des douanes le plus voisin et à payer les droits de douane. Aucun voyageur ou entrepreneur de transports, excepté les compagnies de chemins de fer, n'a le droit d'importer ou d'aider à importer des marchandises avant le lever et après le coucher du soleil.

ART. 10. — S'il est prouvé qu'un agent de transport ou une autre personne n'a pas fait de déclaration complète de marchandises importées par elle, elle sera punie conformément à la loi.

ART. 11. — Les déclarations doivent indiquer clairement et lisiblement les marques, numéros et contenus des caisses, des emballages, etc. Dans les factures, les prix, qualité et quantité des marchandises, ainsi que les marques des caisses et des colis, l'endroit où les marchandises ont été achetées, doivent être déclarées. Lorsqu'il est prouvé que les factures, déclarations, certificats ou autres documents sont faux, les marchandises peuvent être confisquées.

ART. 12. — Un agent de transport ou toute autre personne important des marchandises ne peut les dédouaner sans avoir d'abord présenté ses déclara-

tions, et reçu une autorisation écrite, timbrée et signée de l'agent des douanes, et personne n'est autorisé à recevoir ces marchandises sans que cette permission ne soit montrée. Cependant dans le cas où les commerçants ou importateurs résident à une longue distance d'un agent des douanes celui-ci peut, avant que les marchandises arrivent, délivrer des permis de dédouanement à l'importateur. Les particuliers, comme il est mentionné dans l'article 6, n'étant pas commerçants ou agents de transports, qui importent en petite quantité des objets pour leur propre usage ne sont pas obligés de demander un permis à l'agent des douanes.

Art. 13. — Toutes personnes, excepté celles mentionnées dans l'article 6, important des marchandises dans l'État doivent, sur la demande d'un agent des douanes, d'un membre de la police ou de tout agent qualifié pour cette vérification, produire la preuve d'avoir acquitté les droits d'entrée, soit le reçu des droits d'entrée payés, soit la déclaration timbrée et signée par l'agent des douanes. Un agent de transports doit produire le permis, la déclaration signée et tout autre certificat ou preuve donné par l'agent des douanes.

Art. 14. — Pour l'enregistrement et la délivrance des permis, pour tout article libre de droit suivant la loi, excepté sur le charbon et sur le bétail vivant, 6^{d} doivent être perçus par l'agent des douanes par 500 livres de poids. Sur le charbon 1^{sh} doit être perçu par 5.000 livres de poids.

Art. 15. — Après le dédouanement des marchandises devant l'agent des douanes, le droit d'entrée

doit être payé contre délivrance de reçus à l'office du Land Rost ou du receveur des douanes.

Art. 16. — Lorsqu'un importateur désire user du privilège de payer les droits de douane sur des marchandises arrivées à destination, celles-ci doivent passer d'abord devant le Land Rost ou l'agent des douanes de la ville frontière qui les laisse transiter.

Art. 17. — Aucun entrepreneur de transports ni aucune personne important des marchandises, excepté les personnes privées mentionnées dans l'article 6 qui importent pour leur propre usage, ne peuvent avoir le droit de dédouaner ou de faciliter le dédouanement, et il n'est permis à personne de recevoir délivrance de ces marchandises après le coucher et avant le lever du soleil.

Art. 18. — Les droits de douane sur les marchandises voyageant par poste doivent être payés au bureau de poste; l'inspecteur général ou son représentant peut avoir le droit de faire ouvrir tout colis et s'assurer que les droits de douane ont été payés. S'il était prouvé que les droits de douane n'avaient pas été payés, ou seulement en partie. les réceptionnaires ou l'expéditeur seraient punissables suivant cette loi.

Art. 19. — Les marchandises importées par chemins de fer, par voiture ou par autre moyen, ne peuvent pas être délivrées par les agents qui les ont reçues sans la production d'un permis du receveur des douanes, ou doivent être placées par ces agents dans les magasins de douane.

Art. 20. — Toute déclaration verbale ou écrite, sous serment ou autrement. émise devant un rece-

veur des douanes, reconnue inexacte et faite dans le but d'esquiver les droits de douane, sera punie suivant les termes de cette loi.

Art. 21. — Tout importateur de marchandises est responsable et punissable criminellement pour toute contravention à cette loi faite par une personne agissant en son lieu et place, cette personne restant aussi punissable de la même manière.

Art. 22. — Commerçants ou propriétaires de magasins, d'hôtels, de cantines, de maisons de commerce, de compagnies, de manufactures, faisant commerce de cet état, doivent tenir des livres et doivent avoir les connaissements, les factures et autres documents relatant tous les détails des marchandises importées ou vendues, de façon que ces livres puissent à tout moment être ouverts pour être inspectés par l'agent des douanes. En cas de non observation de cette clause, les personnes en défaut sont punies suivant la loi.

Art. 23. — Toute personne offrant des marchandises en vente ou les transportant, ou les possédant, ou les ayant vendues, ou encore les ayant mentionnées sur ses livres et documents, peut être contrainte, à la requête de l'agent des douanes, à produire les preuves d'origine de la marchandise, de l'époque et de l'endroit où les droits ont été payés, les marques et les numéros des caisses ou colis, et toutes ces preuves doivent concorder avec les documents produits et les droits de douane payés.

Art. 24. — Dans le cas de quelque doute que ce soit, relatif au paiement des droits de douane ou de la légalité de l'importation des marchandises men-

tionnées dans les livres ou documents comme il est dit à l'article 22, ou pour des marchandises mises sous séquestre ou retenues pour cause de non paiement des droits de douane, ou pour toute autre raison, tous ces faits doivent être prouvés par le propriétaire, l'importateur ou le réceptionnaire de ces marchandises, et non par l'agent qui fait l'enquête ou exécute la poursuite.

Art. 25. — Les marchandises importées d'un pays étranger et devant être mises en magasinage avant leur réexpédition doivent être conservées dans les magasins de douane du gouvernement ou, s'il n'y en a pas dans la station de douane, dans un endroit approuvé par le receveur des douanes. Toute personne recevant un permis pour un magasinage temporaire est responsable devant la douane, et pour un réemmagasinage un nouveau permis de l'agent des douanes sera requis.

Art. 26. — Tout receveur des douanes a le droit de retenir et de mettre en magasin les marchandises sur lesquelles les droits de douane n'ont pas été payés immédiatement et de compter des frais de magasinage pour la partie des marchandises sur laquelle des droits de douane n'ont pas été antérieurement payés.

Art. 27. — Aux stations où il existe un magasin des douanes du gouvernement, un droit de garde n'excédant pas 1 1/2^d par 100 livres et par jour peut être chargé, et dans les autres stations un droit n'excédant pas 5^sh par 1.000 livres peut être chargé, le coût de la visite des douanes et du transport devant être payé à part.

Art. 28. — Les employés chargés de la réception des marchandises dans les douanes doivent apporter tous soins pour le magasinage de ces marchandises, mais les parties intéressées ne peuvent exercer aucune réclamation contre les agents du gouvernement pour les dommages causés aux marchandises pendant leur magasinage.

Art. 29. — Si, dans une période de deux mois, les droits de douane dus augmentés des droits de garde ne sont pas payés à l'office de l'agent des douanes, ou s'il n'a pas été reçu d'avis que ces droits ont été payés dans une autre station, les marchandises peuvent être vendues en vente publique pour compte et aux risques de qui elles appartiendront, dans le but de couvrir les droits de douane et autres frais sur ces marchandises, le solde sera placé dans les mains du trésorier général jusqu'à réclamation ultérieure des parties intéressées. Les marchandises de peu de valeur, susceptibles de s'abîmer, dont la vente ne serait pas suffisante pour couvrir les droits de douane et autres frais, ou les marchandises qui sont refusées par le propriétaire ou le consignataire peuvent, dans le but d'éviter des frais ultérieurs, être vendues en vente publique aussi rapidement que possible, mais non pas, cependant, sans publication.

Art. 30. — Le gouvernement a le droit d'ériger lui-même des magasins de douanes ou de faire des arrangements dans ce but avec des personnes privées et de fixer des tarifs spéciaux pour le coût du magasinage dans ces entrepôts qui sont appelés entrepôts du gouvernement. Aucune caisse ni colis emmagasinés dans les entrepôts du gouvernement ne peuvent

être ouverts dans le but de prendre une partie quelconque de leur contenu sans le consentement de l'agent des douanes.

Art. 31. — Pour la convenance des commerçants et des importateurs qui ne sont pas en position de payer les droits de douane sur les marchandises importées par eux aussitôt après leur arrivée, le gouvernement peut leur permettre de faire construire à leurs frais des magasins de douanes, des entrepôts dénommés entrepôts privés sur leurs propres propriétés et dans lesquels le gouvernement peut leur laisser le droit d'emmagasiner des marchandises une fois qu'elles ont été inspectées jusqu'au moment où ils désirent les retirer, les vendre ou en faire l'expédition, moment auquel ils doivent payer immédiatement les droits de douane sur ces marchandises. Ces dits entrepôts privés doivent être munis de deux serrures avec différentes clefs, dont l'une doit rester en possession de l'agent des douanes spécialement affecté pour ce but et l'autre en possession du commerçant. Pour le paiement des droits de douane dus au gouvernement, une garantie doit être donnée et acceptée par le gouvernement; si les marchandises ainsi emmagasinées ne sont pas sorties de l'entrepôt dans l'espace de six mois, les droits de douane dus au gouvernement peuvent être payés suivant la loi, et dans le cas de non accomplissement, les marchandises peuvent être vendues en vente publique; les produits de cette vente doivent être remis au propriétaire des marchandises après déduction des droits de douane et autres frais dus. Sur toutes les marchandises emmagasinées dans de tels entrepôts privés, un droit

additionnel de 5 p. 100 de la valeur du droit de douane réel est chargé sur la marchandise au moment de sa sortie.

Art. 32. — La garantie pour le paiement des droits de douane sur des marchandises conservées en entrepôts privés doit consister en une garantie principale et deux autres garanties immobilières de chacune £ 500. Si le total des droits de douane dus sur les marchandises mises en entrepôt excède les deux tiers de la garantie une garantie proportionnelle doit être donnée. Le gouvernement a le droit en tous temps d'annuler le privilège d'un entrepôt privé lorsqu'une preuve est produite que son propriétaire a commis une contravention quelconque.

Art. 33. — Le propriétaire d'un entrepôt privé est obligé de faire ouvrir son entrepôt une fois par semaine par l'agent des douanes. Le temps d'ouverture des entrepôts du gouvernement et des entrepôts privés est le suivant :

De 7 heures du matin à midi et de 2 heures à 5 heures en été.
De 8 heures à 1 heure et de 2 heures à 4 heures en hiver.

Les dimanches et jours de fêtes legales exceptés.

Art. 34. — L'importation des cigares est défendue autrement qu'en boîtes de 25 ou multiples de ce nombre ne devant pas excéder 500. Les cigarettes ne sont admises qu'en boîtes de 100 ou de 500. Les cigares et cigarettes ne peuvent être vendus en boîtes ou paquets non munis d'une bande du gouvernement fournie gratis par le receveur des douanes une fois que les droits ont été payés.

Art. 35. — Toutes les boîtes de cigares ou de ciga-

rettes, excepté celles placées en entrepôt, doivent être munies de cette bande qui porte la date du dédouanement, de telle façon que la boîte ou le paquet ne puisse être ouvert sans que la bande soit déchirée.

Art. 36. — Toute personne vendant ou possédant des boîtes de cigares ou de cigarettes sur lesquelles la bande du gouvernement n'est pas fixée, ou des cigares et cigarettes importées sans boîtes, ou des cigares ou cigarettes empaquetées dans des boîtes dont la bande aurait déjà été employée, est punissable suivant cette loi.

Art. 37. — Pour les cigares et les cigarettes manufacturés dans la République, des bandes sont fournies par l'agent des douanes au prix de 2^{sh} 6^{d} par cent. Ces bandes doivent porter la marque de la manufacture et la date de vente. Aucun cigare manufacturé dans l'Etat ne peut être vendu, avec ou sans boîte, s'il n'est muni de la bande du gouvernement.

Art. 38. — Les marchandises arrivées détériorées sont libres du paiement des droits de douane à condition que notice en soit donnée à l'agent des douanes immédiatement à l'arrivée et qu'elles soient détruites en sa présence.

Art. 39. — Les droits de douane sur les marchandises importées ainsi que les amendes constituent la réclamation primordiale sur toutes les marchandises et propriétés de la partie responsable pour les droits. Le gouvernement pourra, avant tout autre créancier, saisir les marchandises et propriétés de cette partie responsable pour le paiement des droits de douane dus.

PÉNALITÉS ENCOURUES POUR LES CONTRAVENTIONS AUX ARTICLES DE CETTE LOI

1° Une amende équivalente à cinq fois le montant des droits d'importation dus ou, en cas de non paiement, emprisonnement avec ou sans travail forcé n'excédant pas douze mois et confiscation des marchandises, pour toutes contraventions aux articles 1, 2, 3, 6, 8, 13, 18, 23, 34, 35, 36.

2° Une amende n'excédant pas £ 500 et en cas de non paiement emprisonnement avec ou sans travail forcé n'excédant pas douze mois, pour toutes contraventions aux articles 9, 10, 11, 19 et 22.

3° Une amende n'excédant pas £ 50 et en cas de non paiement, emprisonnement avec ou sans travail forcé n'excédant pas un mois, pour contraventions aux articles 4, 5, 12, 14, 17, 20, 25, 37 ainsi que pour toute autre contravention où une pénalité spéciale n'est pas fixée.

LISTE ALPHABÉTIQUE DES ARTICLES SUR LESQUELS UN DROIT SPÉCIAL EST IMPOSÉ.

Acide acétique	par gallon.	3sh
— sulfurique	par livre.	3sh
Amandes étrangères	—	3d
Alcool de manufacture coloniale	par gallon.	6sh
— provenance étrangère	—	10sh
Le même d'un degré supérieur à 56°	—	20sh
Armes à feu	par canon.	10sh
Bière	par gallon.	3sh
Bitter Angostura	—	10sh
Bois de campêche, à la valeur (droit total)		1 1/2 p. 100
Bijouterie d'or, à la valeur (en sus du droit de 7 1/2 p. 100.		12 1/2 p. 100
Bijouterie d'argent, à la valeur (en sus du droit de 7 1/2 p. 100).		12 1/2 p. 100
Cartes à jouer, cartes à imprimer, à la valeur (en sus du droit de 7 1/2 p. 100)		100 p. 100

Ciment	par 100 liv.	3^{sh}
Champagne	par gallon.	10^{sh}
Chartreuse	—	10^{sh}
Cherry brandy	—	10^{sh}
Chicorée	par 100 liv.	7^{sh} 6^{d}
Chocolat	par livre.	3^{d}
Cigarettes	—	7^{sh} 6^{d}
Cigares	par cent.	15^{sh}
Charbon	par 100 liv.	7^{sh} 6^{d}
Café	—	2^{sh} 6^{d}
Curaçao	par gallon.	10^{sh}
Cyanure de potassium, à la valeur (droit total)		1 1/2 p. 100
Dynamite	par livre (maximum).	9^{d}
Douilles de cartouches	par mille.	5^{sh}
Explosifs	par livre.	9^{d}
Eau Florida	par gallon.	10^{sh}
Eau de Cologne	par gallon supérieur à 56°.	20^{sh}
Fil de laiton	par livre.	6^{d}
Fromage	par 100 liv.	5^{sh}
Forets et vrilles, à la valeur (droit total)		1 1/2 p. 100
Fils de fer pour clôtures, à la valeur (droit total)		1 1/2 p. 100
Gommes conservées	par livre.	3^{d}
Graines de tous genres	—	1^{sh}
Gélatine	par livre (maximum).	9^{d}
Genièvre	par gallon.	10^{dh}
Houblon	par 180 liv.	5^{sh}
Liqueurs de tous genres	par gallon.	18^{sh}
Munitions	—	3^{d}
Machines de tous genres à la valeur (droit total)		1 1/2 p. 100
Marasquin	par gallon.	10^{sh}
Margarine	par 100 liv.	5^{sh}
Mercure, à la valeur (droit total)		1 1/2 p. 100
Machines à imprimer, à la valeur (droit total)		1 1/2 p. 100
Montres, à la valeur (en sus du droit de 7 1/2 p. 100)		12 1/2 p. 100
Pioches	chaque.	1^{sh}
Plomb	par livre.	3^{d}
Poudre de chasse	—	6^{d}
Parfumerie	—	10^{sh} et 20^{sh}
Pompes de ventilation ou autres, à la valeur (droit total)		1 1/2 p. 100
Revolvers	chaque.	10^{sh}
Rhum	par gallon.	10^{sh}
Savon	par 100 liv.	5^{sh}
— de toilette	—	10^{sh}
Soude, à la valeur (droit total)		1 1/2 p. 100
Sucre	par 100 liv.	3^{sh}
Saucisses et saucissons	—	£ 1 10^{sh}

Tuyaux et conduits pour eau et gaz à la valeur (droit total)		1 1/2 p. 100
Tuyaux et conduits en plomb	par livre.	3^d
Tabac à priser	—	$2^{sh}\ 6^d$
Thé	par 100 liv.	5^{sh}
Vinaigre	par gallon.	3^{sh}
Vinaigre de toilette	—	10^{sh} et 20^{sh}
Whisky	—	10^{sh} et 20^{sh}
Vinaigre de houblon	—	3^{sh}
Zinc pour machines, à la valeur (droit total)		1 1/2 p. 100

Observations générales. — 1° Les droits doivent être payés sur les tonneaux ou récipients pour vin ou autre liquide, à moins que la preuve ne soit donnée que ces tonneaux ou récipients sont réexportés aux expéditeurs.

2° Les droits spéciaux sur la dynamite et autres explosifs sont fixés par le gouvernement, le maximum du droit est de 9^d par livre : actuellement ce droit a été fixé à 8 $1/2^d$. Pour le dédouanement la valeur de la dynamite est estimée à £60, la tonne; celui de la gélatine explosive à £80 la tonne. L'augmentation de 20 p. 100 sur la valeur n'est pas réclamée pour la dynamite.

3° Les caisses de vin de Champagne, cognac, etc., sont généralement considérées comme contenant deux gallons, excepté lorsque les caisses contiennent des litres, ce qui fait deux gallons et demi par caisse.

4° D'après les tableaux qui précèdent, l'importateur se rendra bien compte que les droits d'entrée sont fixés en règle générale à 7 1/2 p. 100 de la valeur de l'objet, valeur augmentée de 20 p. 100 si cet objet est de provenance d'outre-mer, et qu'en outre les articles nommés dans les tableaux précédents supportent un droit additionnel variable.

CHAPITRE VI

RHODÉSIA

(BRITISH SOUTH AFRICA CHARTERED COMPANY)

Ce nom de Rhodésia a été donné, en l'honneur de Cécil Rhodes, au territoire dépendant de la « British South Africa Company Limited ». Ce fut, en effet, Cécil Rhodes qui eut le premier l'intuition de l'œuvre immense qu'il pouvait accomplir en mettant sous la domination anglaise les vastes territoires du Bechuana Land et du Mathona Land.

L'histoire de la Rhodésia est si peu connue en France, que nous croyons utile de retracer rapidement les différentes étapes de cette occupation qui a donné à l'Angleterre, sans pertes d'hommes ni d'argent pour l'État, un territoire de plus de 750.000 milles carrés, soit plus de deux fois et demie la superficie de la France.

HISTORIQUE DE LA CHARTERED

Jusqu'en 1885, les Anglais n'avaient encore pris aucun pied dans tous les pays situés au nord de la colonie du Cap ; mais après l'adjonction à la Couronne britannique du Bechuana Land britannique, différents



Dressée par G. Aubert.

TERRITOIRES DE LA RHODÉSIA

(British South Africa Chartered Company)

explorateurs, MM. Rudd, R. Maguire et autres, firent avec le fameux Lobengula, roi des Matabélés, un traité d'amitié et de commerce. Munis de ce traité qui leur donnait des avantages précieux, ces messieurs fondèrent, en Angleterre, la British South Africa Company Limited, et, à l'aide de puissantes influences, obtinrent une charte royale qui leur donnait pouvoir entier d'exploiter et de conquérir à leur profit tous les pays au nord du Bechuana Land. Mais, en 1890, les Boers, rejetés peu à peu vers le nord, se préparaient à occuper le Mashona Land ; une expédition anglaise fut préparée pour occuper, la première, tous ces territoires. Cette expédition fut conçue et dirigée par Cécil Rhodes, et le chef actif de la colonne d'expédition fut le fameux chasseur, M. Selous. Une colonne, forte de 500 hommes, s'avança, sans coup férir et sans perdre un seul homme, jusqu'à Fort Salisbury, qui fut occupé en 1890.

Aussitôt après cette occupation, la compagnie commença d'une façon active la colonisation et la mise en œuvre des territoires immenses qu'elle venait de conquérir. Des traités furent faits avec tous les petits rois indigènes, la compagnie se réservant tous les droits miniers.

Jusqu'en 1893, la paix ne fut pas troublée et aucune révolte des indigènes ne fut signalée; mais en juillet 1893, les Matabélés se soulevèrent et occupèrent Victoria.

Aussitôt une expédition, composée des forces de police locale et des volontaires, fut formée sous le commandement du fameux Jameson. Cette colonne se composait de 1.227 hommes dont 672 Européens.

Elle se partagea en plusieurs divisions qui s'avancèrent par des directions différentes vers Bulawayo, centre de la résistance des indigènes. Après plusieurs combats glorieux, les troupes de la compagnie s'emparèrent de Bulawayo le 4 novembre, mais Lobengula s'était enfui. Ce dernier, du reste, mourut peu de temps après.

La campagne du Matabele Land avait coûté à la compagnie £ 113.000 et 80 hommes tués, dont 50 Européens. Un an plus tard, au mois de mai 1894, un nouveau décret royal fixa d'une manière définitive les clauses sous lesquelles le Matabele Land devait être administré par la Chartered Company. La colonisation reprit avec plus d'énergie que jamais, et au mois d'avril 1895, par reconnaissance pour les services rendus par M. Cécil Rhodes, le nom de Rhodésia fut officiellement donné aux territoires du Mashona Land et du Matabele Land. Au mois de mars 1896, les indigènes, encouragés par l'absence du docteur Jameson et de ses troupes de police encore retenues par le gouvernement du Transvaal, à la suite de l'échec du Raid Jameson et surexcités par la disette et la rinderpest qui décimait tous les troupeaux, se révoltèrent de nouveau et massacrèrent un certain nombre de colons blancs. Une répression énergique fut aussitôt organisée et le gouvernement anglais prit lui-même la direction des opérations. Les premières forces disponibles étaient seulement de 580 hommes sous la direction du capitaine Nicholson, qui était à ce moment le chef militaire de la compagnie. Le 1er avril, Bulawayo, qui était entourée d'un nombre considérable d'indigènes armés, fut mise en état de siège et tous les citoyens valides, au nombre de 800, s'enrôlèrent. L'éloi-

gnement considérable de tout centre important, et la difficulté des communications, rendaient difficile l'organisation rapide d'une campagne. Une colonne sous le commandement du colonel Plummer, fut formée au mois d'avril avec une partie de la garnison de Cape-Town et fut envoyée rapidement vers le nord; cette colonne se compléta, en route, des soldats des troupes de Jameson, que le gouvernement du Transvaal avait généreusement remis en liberté ; cette colonne arriva le 15 avril à Bulawayo. Peu à peu des renforts importants furent envoyés par les gouvernements de la colonie du Cap et du Natal. On fit partir également des troupes d'Angleterre et le commandement de l'expédition fut donné au général Carrington, qui fut rappelé de Gibraltar; il arriva à Bulawayo le 2 juin. Pendant ce temps la révolte s'étendait dans le pays, de nombreux petits combats étaient livrés chaque jour, des blancs étaient massacrés, des fermes détruites, et la misère continuait à être très grande. Après l'arrivée du général Carrington, les opérations furent entreprises sur une large échelle; une colonne fut envoyée à l'ouest du côté de la Khami River; une autre colonne, sous le commandement du capitaine Mac Farlane, accompagnée de M. Cécil Rhodes et de M. Colenbrander, se dirigea du côté de Umbuzu; et une troisième colonne, sous le commandement de M. Spreckley, fut envoyée dans la direction de Salisbury. Le but de ces mouvements était de disperser les indigènes des environs de Bulawayo, avant d'attaquer les masses importantes des Matabélés, réfugiés sur les montagnes du Motoppo. De nombreux combats furent encore livrés. Peu à peu les forces des Matabélés diminuèrent; la lassitude et

la disette eurent raison de leur bravoure et de leur énergie. Le commissaire impérial prit des mesures de clémence pour pacifier le pays. MM. Rhodes et Colenbrander s'occupèrent aussi de conclure la paix avec les chefs indigènes et eurent de nombreuses entrevues avec ceux-ci.

Finalement, la révolte des Matabélés s'apaisa et le pays recommença à être tranquille. Mais la répression de cette rébellion avait coûté très cher à la compagnie, car c'est elle qui paya tous les frais encourus par la coopération des troupes anglaises. A l'heure actuelle, la compagnie n'a pas encore publié le chiffre exact de ces dépenses, mais il doit être très considérable.

Depuis septembre 1896, la tranquillité est revenue et les colons ont recommencé leurs travaux. Un nombre considérable d'immigrants se porte vers le nord, principalement dans les villes de Bulawayo et de Salisbury. Au moment où nous écrivons, le chemin de fer qui devait relier le Cap à Bulawayo vient d'être terminé ; de grandes fêtes ont été données, à cette occasion, et un mouvement considérable va se produire dans cette direction ; de nombreux chercheurs d'aventures de la colonie du Cap et du Transvaal vont quitter ces derniers pays, où les affaires sont mauvaises actuellement, pour prospecter les territoires de la Chartered et tâcher de découvrir de nouveaux champs d'or.

On prévoit par conséquent un *boom* considérable, non seulement des actions de la compagnie, mais encore de toutes les compagnies subsidiaires du pays. Nous croyons que ce boom sera de peu de durée et



TROUPE DE MATÉBÉLÈS PRÊTE A PARTIR POUR LA GUERRE

que, d'ici quelques mois, les explorateurs reviendront aussi rapidement qu'ils seront partis.

En effet, le territoire de la Chartered, quelque immense soit-il, ne peut, dans l'état actuel, être exploité avec un profit immédiat. Il faut d'abord que les chemins de fer soient terminés, que Salisbury et Bulawayo soient reliés aux autres centres de l'Afrique du Sud, que la population européenne s'augmente, et alors on pourra donner une suite favorable aux diverses entreprises minières et agricoles. Pour le moment, les frais de transport et de main-d'œuvre sont trop élevés pour permettre l'exploitation des mines d'or, dont le minerai est à basse teneur.

Mais on ne peut préjuger de l'importance qu'acquerra, avec le temps, cette compagnie. Elle a été jusqu'ici menée d'une façon habile et intelligente; certes, de grosses fautes ont été commises, de par l'ambition de Cécil Rhodes et de A. Beit, et ces fautes ont causé des dépenses considérables à la compagnie. Mais le moment n'est pas éloigné où les recettes balanceront les dépenses; après, les recettes ne feront qu'augmenter et, si le capital de la compagnie reste stationnaire, il est possible d'envisager le temps où les premiers dividendes seront distribués. Actuellement, après l'échec politique et matériel de l'expédition Jameson, Cécil Rhodes a résolu de consacrer une partie de ses capitaux, son activité et son influence, à mettre en œuvre et à coloniser le pays. Il est reparti dans la Rhodésia où il reste d'une façon presque permanente.

D'accord avec la compagnie dont il ne fait plus partie officiellement, mais qui obéit cependant à son influence, il poursuit deux buts : 1° Relier par chemin de fer

Bulawayo et Salisbury à la côte, et 2° achever la ligne télégraphique transcontinentale, qui doit relier le Cap au Caire. Cette deuxième partie de son œuvre ne tardera pas à être achevée. Le docteur Jameson est parti, au mois d'août 1897, dans le but de continuer la pose des fils télégraphiques et, d'ici deux ans au plus tard, on espère que ce travail gigantesque sera achevé. L'avenir du pays dépend uniquement des communications qui le mettront en contact avec les autres contrées de l'Afrique du Sud, et aussi des résultats que donneront les mines d'or et les entreprises agricoles. Quoi qu'il en soit et qu'il advienne, l'histoire sera forcée de reconnaître l'énergie et le mérite de Cécil Rhodes qui, par sa volonté opiniâtre et son loyalisme, a donné à l'Angleterre un pays plus grand que la moitié de l'Europe.

ORGANISATION INTÉRIEURE, ADMINISTRATION, ETC.

Le territoire de la Chartered C° est limité à l'ouest par le protectorat allemand, au nord par le Zambèze et par le Congo belge, au nord-est et à l'est par les possessions portugaises, l'Afrique orientale allemande, et au sud par le Transvaal et le Bechuana Land britannique.

Superficie. — La superficie de tous les territoires de la Chartered C° est d'environ 750.000 milles carrés.

Population. — On n'a pas, jusqu'à présent, pu faire de recensement des indigènes, le nombre de blancs fixés dans le pays doit dépasser 15.000; à Bulawayo seule, au mois d'août 1897, le recensement a donné 8.000 blancs.

Capital de la Chartered. — Le capital de la Chartered C° s'élève à £ 2.500.000, en actions de £ 1. Sur cette somme £ 2.000.000 ont été émises au pair et £ 500.000 ont été émises avec une prime de £ 2 10sh par action. En outre de ce capital considérable, la compagnie a pris l'engagement de payer les revenus des obligations de la Bechuana Land Railway C°, société qui s'est formée sous le patronage de la Chartered pour poursuivre la construction du chemin de fer de Wryburg à Bulawayo. Cette charge porte sur un capital d'environ £ 2.000.000 d'obligations.

Recettes. — Pour faire face aux dépenses considérables que la compagnie est obligée de faire pour développer peu à peu ses territoires, et payer les frais occasionnés par les dernières guerres, la Chartered C° a comme sources de revenus : Le prix de vente de terrains et de lots à bâtir, la vente de claims miniers, les licences, les recettes postales et télégraphiques. La compagnie se réserve également 50 p. 100 sur tous les minéraux découverts dans la contrée, de sorte qu'elle reçoit la moitié de la somme payée au vendeur pour une propriété minière. Cette exigence élevée a empêché, dans de nombreux cas, la formation de compagnies minières ; aussi, actuellement, la compagnie de la Chartered se montre-t-elle plus conciliante quand la nécessité s'en fait sentir. Il y a également un impôt de 10sh sur les huttes des indigènes.

Revenus et dépenses. — Pendant l'année 1894-1895, dernière année connue, les revenus se sont élevés à £ 118.883, et les dépenses à £ 142.423. Sur les recettes, la vente des stands avait produit la belle somme de £ 53.047.

Administration. — Les territoires de la Chartered C° ont été divisés en districts; chacun de ces districts étant sous la direction d'un commissaire. Les principaux districts sont : le district de Salisbury, cette ville étant le siège de l'administration générale; le district de Bulawayo avec Bulawayo comme capitale; le district de Kaiser Wilhelm, au nord-est de Salisbury; Lo Mogundi district; Manica district, où plusieurs gisements aurifères ont été découverts; le Umfuli district; le Victoria district; le Tuli district et le Umtali district.

Armée. — Depuis l'expédition Jameson, les forces de police auparavant entretenues par la Chartered C°, sont sous la surveillance d'officiers anglais dépendant du haut commissaire du Cap. Il y a environ 1.000 hommes chargés de faire la police sur le territoire. En cas de troubles ou de révolte, tous les colons peuvent être appelés sous les armes.

Douane. — Jusqu'ici la Chartered C° n'a prélevé aucun droit de douane sur tous les articles d'importation. Les seuls droits à payer sont ceux de transit qui sont de 3 p. 100 à la valeur viâ Beira, et de 5 p. 100 viâ la colonie du Cap. Par la ligne du Transvaal les marchandises entrent également libres de droits, mais elles ont déjà payé des droits d'entrée au Transvaal, à moins qu'elles aient été expédiées directement en transit, et alors elles ne payent que 1 p. 100 à la valeur.

Banques. — La Standard Bank of South Africa, la Bank of Africa, et la African Banking Corporation, ont établi des agences dans les principales villes.

VENTE DE TERRAINS

Terrains situés dans le Mashona Land. — Ces terrains peuvent être achetés au prix de 1^{sh} 6^{d} par morgen en plus des conditions suivantes : Une rente annuelle de £ 3 par 1.500 morgen, et de 4^{sh} par 100 morgen en plus : toutes réserves sur les métaux précieux, les minerais et les diamants contenus dans le terrain : le droit pour la compagnie de construire des chemins de fer et des télégraphes sur ces terrains : le droit pour la compagnie de racheter tous les terrains, à tout moment, au prix de £ 3 par morgen.

Terrains situés dans le Matabele Land. — Ces terrains peuvent être achetés à la Chartered C° au prix de 3^{sh} par morgen, en plus des mêmes conditions que celles énoncées pour les terrains dans le Mashona Land.

VENTE DE STANDS

Indépendamment des terrains agricoles ou autres, la compagnie tire un grand profit des ventes de lots à bâtir qu'elle possède dans les diverses villes. Elle fait de temps en temps des ventes publiques par l'intermédiaire de commissaires-priseurs et les stands sont adjugés au prix du plus offrant. Le prix des stands à Salisbury a été, en 1893, de plus de £ 40 en moyenne, et il est monté à £ 75 en 1895 : à Bulawayo, il est encore plus élevé, en 1894, 535 stands furent vendus £ 53.039, soit £ 100 chacun en moyenne, et en août 1895, 560 stands vendus à Bulawayo obtinrent un prix moyen de £ 275. Vingt-huit de ceux-ci atteignirent £ 1.000 chaque, et un stand, situé sur la place du marché, obtint le prix fabuleux de £ 5.100.

LICENCES COMMERCIALES

La Chartered C° fait payer des licences élevées :

LICENCE DE GROS POUR LA VENTE DES LIQUEURS

Pour une année	£ 100
Licence de détail, pour liqueurs	» 100
Licence pour vendre des liqueurs en bouteilles	» 100
Boulangers	» 10
Bouchers	» 10
Prêteurs sur gages	» 25
Agents d'une maison étrangère	» 25
Pharmaciens	» 10
Tenanciers d'hôtels	» 50
Etc., etc.	

TRANSPORTS DANS LA RHODÉSIA

VOYAGEURS

Jusqu'en ces derniers temps, tous les transports de voyageurs et de marchandises se faisaient depuis Mafeking par les diligences et par les lourds chariots à bœufs. Depuis que le chemin de fer est prolongé jusqu'à Palapye, la durée du trajet est réduite et ne demande plus que cinq jours pour aller de Cape-Town à Bulawayo.

Départs et tarif. — Tous les dimanches et les mercredis, les trains quittent Mafeking à six heures et demie du matin, arrivent le lundi et le jeudi à Palapye à cinq heures cinquante du soir, en correspondance avec le service des diligences à Bulawayo et Salisbury.

	PRIX DES PLACES		
	1re classe	2e classe	3e classe
De Cape-Town à Palapye	£ 14 9sh 8d	9 11sh 8d	4 14sh
Diligence de Palapye à Bulawayo	12	12	12
— de Bulawayo à Salisbury	12	12	12

Route de la côte est, de Beira à Salisbury : le train quitte Beira pour Chimoyo, chaque mercredi à cinq heures du matin ; il arrive le jeudi à Chimoyo, et la diligence quitte cette ville le même jour pour Salisbury.

Prix des passages de Beira à Chimoyo.		£ 4
— —	de Chimoyo à Salisbury.	» 16

MARCHANDISES

Les marchandises sont transportées, depuis les stations terminus du chemin de fer, par des wagons à bœufs qui emploient un temps très long pour atteindre les points de destination. Il faut compter pour un wagon environ un mois de Chimoyo à Salisbury et quinze jours de Palapye à Bulawayo. Le prix des transports de marchandises est très élevé, il varie continuellement suivant l'époque de l'année, la concurrence, etc. ; on peut compter de Palapye à Bulawayo environ 10^{sh} par 100 livres ; de Prétoria à Bulawayo 15 à 25^{sh} les 100 livres ; de Bulawayo à Salisbury de 15 à 25^{sh}, et de Chimoyo à Salisbury 15 à 25^{sh}.

Beaucoup de commerçants ou d'explorateurs achètent eux-mêmes un wagon tout attelé, dont le prix complet est d'environ £ 250 et qui peut transporter trois tonnes de marchandises. C'est le moyen le plus économique, s'il n'est le plus rapide, de voyager dans la Rhodésia : les bœufs se nourrissent le soir de l'herbe trouvée sur les routes. Il est nécessaire d'emmener avec soi plusieurs paires de bœufs de rechange, en cas de maladie ou de fatigue.

PRIX DE LA VIE DANS LA RHODÉSIA

A cause de la difficulté et du prix élevé des transports, de la sécheresse et de la peste bovine, les prix de tous les objets nécessaires à la vie sont très élevés dans tous le territoire de la Chartered C°. Ils atteignirent leur maximum au moment de la campagne du Matabele Land, en 1896, et, à cette époque, on payait 3^{sh} pour un œuf, 5^{sh} pour un chou-fleur, 150 francs une caisse de liqueur ordinaire, 3^{sh} la boîte de lait condensé, etc. Maintenant, les prix ont beaucoup diminué, mais sont encore en moyenne supérieurs de 50 à 100 p. 100 à ceux payés au Transvaal.

Salaires. — De même les prix payés aux ouvriers ou aux employés sont en proportion. Les charpentiers, maçons, peintres, serruriers et autres ouvriers similaires, gagnent facilement 30^{sh} par jour; les conducteurs de machines, les mécaniciens, environ £ 40 à 50 par mois, le logis en plus; les conducteurs de wagons, de £ 5 à 10 par mois, nourriture en plus; les boys, de £ 1 à 2 par mois, nourriture en plus. La nourriture, le logis et l'entretien d'un ouvrier reviennent, en vivant économiquement, entre £ 15 et £ 30 par mois, à Salisbury ou à Bulawayo.

AVANCES D'ARGENT AUX COLONS

La Chartered C°, dans le but d'aider les colons européens à augmenter leurs exploitations ou à en créer de nouvelles, consent des avances d'argent, pouvant aller jusqu'à £ 200, à un taux de 6 p. 100 d'intérêts, plus 4 p. 100 pour l'amortissement. Cette mesure, toute nouvelle, aura sans doute d'excellents résultats.

VILLES PRINCIPALES

Les villes principales de la Chartered C° sont Bulawayo, Salisbury, Victoria, Gwelo et Umtali.

BULAWAYO

Bulawayo est située à 4.900 pieds d'altitude, à une distance de 285 milles de Salisbury et de 1.374 milles du Cap.

Sa population est actuellement d'environ 8.000 blancs.

Hôtels. — The Charter, Queen's Hôtel, Central Hôtel, etc. Prix de la pension : depuis £ 4 par semaine, boisson en plus.

Bulawayo n'offre rien de particulier. C'était, avant la guerre des Matabélés, la ville royale de Lobengula. Le kraal royal a été détruit et remplacé par l'hôtel du gouvernement.

Bulawayo est appelée certainement à un bel avenir, étant le centre de la région aurifère de la Rhodésia, et, en même temps, de la plupart des entreprises agricoles du pays. Les environs sont fertiles et un nombre considérable de fermiers se sont déjà établis pour la culture des céréales ou pour l'élevage du bétail. Bulawayo possède un champ de courses, plusieurs clubs et cercles de sports, un jardin botanique, etc. L'eau de la ville est fournie par des réservoirs construits à une distance de 1 mille de la ville; on a l'intention d'utiliser une chute d'eau de 30 mètres afin d'actionner des générateurs d'électricité pour l'éclairage de la ville.

SALISBURY

Population environ 600 blancs ; à 380 milles de Beira et 1.649 milles de Cape-Town.

Hôtels. — Avenue, Masonic, Hatfield. Pension depuis £ 15 par mois.

Salisbury est le siège du gouvernement de la Rhodésia et la résidence habituelle de Cécil Rhodes, quand il est dans la Chartered C°. La ville est bien située, environnée de forêts, et est très saine. Salisbury attend son développement de l'achèvement du chemin de fer qui doit la relier à Beira d'un côté, et, de l'autre côté, du chemin de fer qui doit rejoindre Bulawayo. Beaucoup plus tard, il est probable que Salisbury sera la tête de ligne du chemin de fer se dirigeant vers le nord, c'est-à-dire vers le lac Nyassa, le lac Tanganyka, etc.

Actuellement le commerce est peu important. Il y a, dans le voisinage de Salisbury, de nombreuses exploitations agricoles et les fermes se vendent à de bons prix : une seule ferme de 1.500 morgen, bien située, atteint £ 1.000.

LISTE DES COMMERÇANTS DES PRINCIPALES VILLES DE LA RHODÉSIA

SALISBURY

Deary et C° ; Edmonds et Campbell ; A.-W. Findlay et C° ; Wm Hacker ; Hall et C° ; Hurry, Thurlow et C° ; E.-E. Homan ; Hodgson et C° ; W.-S. Jarvis et C° ; R.-J. Mac Intosch ; C. Maddock et C° ; Meikle Bros ; Morris et Cornwall ; Pike, Bills et C° ; Strachan et Findlay ; B.-T. Store ; Tennant, Freeman et C° ; Weir et C° ; E. Webb.

BULAWAYO

B. Armstrong; Dawson Bros; Hines et Wynnstanley; Meikle Bros-Napier et Weir; J. Tobias; Whiteley, Walker et C°; Julius Weil.

VICTORIA

A.-H. Austey; J.-W. Clark; Deary et C°; E.-E. Homan; Meikle Bros-Napier et C°; Phillips et Clarke; Weir et C°.

CHEMIN DE FER DE BULAWAYO

Le chemin de fer de Bulawayo doit relier la ville du Cap à Bulawayo; il emprunte les chemins de fer de la colonie du Cap jusqu'à Vryburg, et de là son exploitation a été entreprise et exécutée par la Béchuana Land Railway C°, qui est une création de Cécil Rhodes et de la Chartered C°. Les travaux ont été poursuivis avec une grande activité, surtout depuis la fin de l'insurrection des Matabélés. A l'heure où nous écrivons, il ne reste plus que la section de Tati à Bulawayo à construire, section dont la longueur est de 140 milles et qui sera achevée vers la fin de l'année. Voici la distance totale du chemin de fer de Cape-Town à Bulawayo :

Cape-Town à Vryburg, réseau de la colonie du Cap. .	774	milles
Vryburg à Mafeking, Bechuana Land Railway C°. . . .	97	—
Mafeking à Gaberones.	96	—
Gaberones à Palapye	197	—
Palapye à Tati.	70	—
Tati à Bulawayo.	140	—

Le capital de la Bechuana Land Railway C° a été augmenté successivement par différentes émissions

d'obligations 6 p. 100, dont l'intérêt est garanti pendant vingt ans par la Chartered C°, le capital total s'élève à l'heure actuelle à £2.000.000, et il ne sera certainement pas suffisant.

En effet, les travaux de construction du chemin de fer ont été exécutés à une moyenne de £3.000 par mille. A ce prix, le travail est insuffisant et demandera à être refait et consolidé sous peu. De nombreux ouvrages d'art, tels que ponts, viaducs, tranchées, etc., sont encore à faire; on a voulu aller au plus pressé et, dans de nombreux endroits, les rails courent à plat sur le sol, à travers les marais, sans ballast. Tous les ponts faits jusqu'ici sont en bois; il sera indispensable de les remplacer d'ici peu par des ponts métalliques. Au commencement de l'année 1897, Cécil Rhodes et la colonie du Cap firent un arrangement par lequel cette dernière aura la faculté d'acheter à la Bechuana Land Railway C° la partie de la ligne allant de Vryburg à la frontière nord du Bechuana Land britannique. En échange de cette faculté, la colonie du Cap a fait à la Bechuana Land Railway C° une avance de £300.000. De plus le gouvernement du Cap a le droit d'exploiter la ligne jusqu'à Bulawayo pendant trois ans. Les recettes brutes seront partagées comme suit :

55 p. 100 à la colonie du Cap, 45 p. 100 à la Bechuana Land Railway C°.

Cet arrangement ne semble pas favorable à la Bechuana Land Railway C°, et il paraît peu probable qu'elle puisse donner d'ici longtemps des dividendes. Elle espère ouvrir sa ligne totale au trafic vers le mois de janvier 1898, et les prix du tarif ne seront augmentés que de 10 p. 100 sur ceux des lignes de la colonie du

Cap. Elle compte sur un bénéfice net de £ 100.000 pour la première année, ce qui lui donnerait pour sa part £ 45.000, somme très insuffisante pour ses obligations.

Néanmoins, comme cette ligne a le monopole de tous transports ferrés dans la Chartered C°, excepté la ligne de Beira, il est probable que, si la Chartered C° prend le développement économique espéré, la Bechuana Land Railway C° tirera de son exploitation les mêmes bons résultats que les puissantes compagnies de chemins de fer de la colonie du Cap, du Natal et du Transvaal.

LES MINES D'OR DE LA RHODÉSIA

Malgré les espérances données, à de nombreuses reprises, par les rapports du conseil d'administration de la Chartered C° et la quantité de compagnies de mines d'or qui se sont formées dans la Rhodesia, il est à peu près certain, qu'en l'état actuel, les exploitations d'or dans ce pays ne sont pas payantes : l'or ne se rencontre pas, en effet, comme au Rand, dans des filons d'une couche ou d'une teneur régulière ; en outre le minerai est pauvre, il faut des pilons de grande puissance, et les tarifs élevés de transport augmentent, dans une très forte proportion, les frais d'exploitation. Il est cependant reconnu que plusieurs endroits, sur le territoire de la Chartered C°, ont été, à des époques très reculées, le siège d'exploitations aurifères très importantes. On a trouvé de nombreux vestiges de travaux de surface, des restes de monuments, qui indiquent sans aucun doute un travail poursuivi pendant une longue période de temps.

Certains font même remonter l'exploitation des mines d'or du Manica Land au temps de Salomon, et prétendent que tous les trésors de ce roi lui venaient de cette partie de l'Afrique ! Toujours est-il que jusqu'ici plus de trois cents sociétés se sont formées pour exploiter les champs d'or et il est impossible d'en citer une qui ait réussi ou ait même pu payer ses frais.

Principaux champs d'or. — Au sud-ouest du Matabele Land, on rencontre les champs d'or de Tati qui n'appartiennent pas au territoire de la Chartered C°, mais dépendent d'une concession spéciale ; les champs d'or de Gwanda sur la route de Tuli à Bulawayo ; les champs d'or de Bulawayo; les environs de Bulawayo ont tous été prospectés et le travail entrepris un peu partout; on a trouvé un reef à 4 milles au nord de la ville, et l'on suppose que ce reef continue dans la direction de Salisbury ; les champs d'or de Gwelo ; ceux de Victoria, ces derniers couvrant une étendue de 450 milles carrés environ, et sur lesquels de nombreux reefs ont été trouvés. Quelques petites batteries ont été mises en marche et ont donné, dans certains cas, des résultats satisfaisants : les champs d'or de Salisbury ; ceux de Umtali, appelés aussi champs d'or de Manica, etc., etc.

En résumé, on ne peut encore être certain de la richesse aurifère de la Rhodésia ; il est cependant très possible qu'on fasse un jour ou l'autre sur cet immense territoire, de nouvelles découvertes, qu'on puisse extraire l'or dans de bien meilleures conditions, et alors, sans aucun doute, le pays prendrait, comme le Transvaal, un rapide et brillant essor.

CHAPITRE VII

PROVINCE DE MOZAMBIQUE

Ce pays, très peu connu des Français, offre cependant à nos commerçants et à nos agriculteurs un vaste champ d'activité. Arrosé par le plus grand fleuve de l'Afrique, le Zambèze, il est dans presque toutes ses parties d'une fertilité prodigieuse ; son sol offre à la culture un champ inépuisable. Plusieurs villes de la côte sont devenues des ports importants par suite du voisinage du Transvaal et de la Chartered Company.

Au nord de la région du lac Nyassa et du Tanganyka, d'immenses espaces non encore exploités, demandent des travailleurs. Il est donc intéressant d'étudier attentivement cette riche colonie portugaise qui, sous toute autre domination que celle du Portugal, impuissant à développer les richesses de ce merveilleux pays, serait actuellement l'Eldorado de l'Afrique du Sud.

VILLES DU MOZAMBIQUE

Les principales villes du Mozambique sont, en commençant par le sud :

Lorenzo Marques, Inhambane, Beira (le seul port communiquant avec la Chartered), Chindy et Quilimane ou bouches du Zambèze, Angoche, Mozambique et Ibo.

Dans l'intérieur, sur le Zambèze, nous avons :

Mopena, Sena, Tété, Zumbo, Fontesville et Chimoyo qui sont les étapes du chemin de fer de Beira à Salisbury.

LISTE DES DIFFÉRENTES MAISONS DE COMMERCE

LOURENZO MARQUES[1]

Maisons françaises. — A. Fabre et Fils, comptoir de la maison de Marseille ; Mante Frères et Borelli, de Régis aîné, comptoir de la maison de Marseille ; Société française de distillerie de Lourenzo Marques ; A. Rossier et Cie. (Une nouvelle société a pris la suite de cette maison et a acheté dernièrement un immeuble important à Lourenzo Marques).

Maisons étrangères. — Paolino Fornazini ; Edgar Philippi ; Allen Wack and C° ; (M. Wack est un Français ancien agent consulaire de France) ; Batista Carvalho et frères ; Spence et Drury ; Mac Intosch Findlay and C° ; Widmer and C° ; De Oost Afrikaansche C° ; Donaldson Sierwrigth ; Winner and C° ; Jost et Gubler ; Oswald Hoffmann, comptoir de la maison de Marseille ; Hutt et Auerback ; Silva Vianna et Cie ; De Waal et Cie ; Léon Cohen ; Wilken Hackermann, s'occupant surtout des bois.

Indépendamment de ces maisons, plusieurs sociétés se sont fondées récemment pour différentes entreprises de la ville. Ainsi la Banque française de l'Afrique du Sud, de Paris, a créé une société sous le nom de : La Compagnie générale de l'électricité de Lorenzo Marques ;

1. On écrit indifféremment : *Lorenzo Marquez, Lourenço Marquez, Lourenzo Marquez, Laurenço Marquez.*



Carte dressée par M. Aubert.

COLONIE PORTUGAISE DU MOZAMBIQUE

cette société constituée au capital de 850.000 francs a pour objet l'exploitation de la concession du monopole de l'éclairage de la ville de Lorenzo Marques pour une durée de cinquante ans. Une autre société également française a été constituée pour l'adduction des eaux dans la ville.

INHAMBANE

Maisons françaises. — A. Fabre et Fils, Mante frères de Régis et Borelli, J. Heischman et Cie,

Maisons étrangères. — De Oost Afrikansche Co; Oswald Hoffmann, Teixeira Rosa y Cia, Paolino Fornazini, Société des distilleries et de moutures.

BEIRA

Maisons françaises. — A. Fabre et Fils.

Maisons étrangères. — Manica Trading Co, anglaise; Wilhelm Philippi, allemande; Sutter et Cie, suisse; Pereira Dulio y Cia, portugaise.

La maison Fabre possède également des succursales à Umtali et à Salisbury. La société française de Manica, qui avait établi une succursale à Beira pour le commerce d'importation des produits français, a récemment liquidé son comptoir.

CHINDE

African Lakes Trading Co, cette importante compagnie possède de nombreux comptoirs disséminés sur les lacs de l'Afrique centrale. Elle a également un service de vapeurs pour mettre en relation ces différents comptoirs. — Charl's Traffic Zambèze Co; Compagnie du Zambèze; Compagnie du Loibau;

Wilhelm Philippi ; Pereira Dulio y C[ia] ; Deuss Vertin et C[ie].

En outre de ces maisons, on peut compter également la Compania de Azucar, avec siège social à Lisbonne, qui a pour objet la fabrication et la raffinerie du sucre, et qui donne, paraît-il, des bénéfices considérables. On peut citer également la Flotilla C[ia] et la Oceana C[ia], qui s'occupent spécialement du transport des marchandises sur le Chinde qui, comme on le sait, relie la côte aux lacs de l'intérieur. Les maisons de Chinde traitent en général leurs affaires par télégrammes avec leurs maisons de Quilimane.

CHILOANE

Chiloane ne possède pas de maisons européennes, mais seulement de nombreuses maisons indiennes que l'on trouve, du reste, représentées en grand nombre dans toutes les villes de la côte. Ainsi, on peut citer comme maisons importantes ayant de nombreuses succursales, les maisons : Damador Arendjiee ; Saccur Cassam ; Hagy Selemane et C[ie] ; Hagy Taibo et C[ie].

QUILIMANE

Maisons françaises. — A. Fabre et fils ; Mantes frères, de Régis et Borelli ; A. Rossier et C[ie] ; J. Heischman et C[ie] ; J. Kammermann et C[ie], maison moitié suisse moitié française.

Maisons étrangères. — Wilhelm Philippi et C[ie], allemande ; De Oost Afrikaansche et C[o], hollandaise ; Deuss Vertin et C[o], allemande ; Friedrisch Scheel, allemande.



VUE DU PORT DE LORENZO MARQUEZ

Maisons portugaises. — Oswald Hoffmann ; Pereira Dulio y Cia ; Correa y Carvalho.

ANGOCHE

Autrefois ville importante et résidence royale, a perdu la presque totalité de son commerce et on ne compte plus guère maintenant que les maisons Philippi et Fabre y ayant conservé des comptoirs. C'est cependant par cette ville que se fait un commerce considérable d'ivoire, de poudre d'or et de soie, commerce exercé en contrebande par les Maures sur la côte de Zanzibar.

MOZAMBIQUE

Maisons françaises. — A. Fabre et Fils ; Mantes frères, de Régis et Borelli ; J. Kammermann et Cie.

Maisons étrangères. — Wilhelm Philippi, allemande ; De Oost Afrikaansche C°, hollandaise ; Mendonza et Silva, portugaise ; Luccio Velloso, portugaise.

Le commerce de Mozambique n'a cessé de décroître d'année en année. Pour en donner une idée, le commerce d'importation qui montait en 1891 à £ 239.000, est tombé à peine à £ 100.000 en 1896. De même le commerce d'exportation a suivi la même marche rapide de décroissance. En 1888, il atteignait £ 228.000, et suivit alors une marche décroissante jusqu'en 1895 où il tomba à moins de £ 50.000. Alarmées de cet état de choses les principales maisons de Mozambique présentèrent au gouvernement portugais une demande de réduction sur les droits importants imposés sur les cotonnades, principal objet de consommation. Au lieu de satisfaire à cette demande, on augmenta immédia-

tement les impôts sur la bière, les vins et les alcools.

Le nombre total des navires qui entrèrent dans le port de Mozambique a été en 1895 de 108 avec un tonnage de 195.814 tonnes et ces 108 navires se divisaient en :

	VOILIERS	VAPEURS
Anglais	2	42
Portugais	»	1
Allemands	»	56
Français	3	2
Norvégiens	1	»
Arabes	»	1

IBO

Cette petite île est le dernier point commercial au nord du Mozambique, on y compte les *maisons françaises :* A. Fabre et Fils ; Mantes frères, de Régis et Lorelli ; J. Kammermann et Cie.

Le *maison allemande :* Wilhelm Philippi et la compagnie du Nyassa.

MOPEA

Mopea est le siège social de la compania de Azucar, qui a produit environ 2.500 tonnes de sucre en 1896.

COMMERCE DE LA PROVINCE DE MOZAMBIQUE

Les trois principaux centres de commerce du Mozambique sont maintenant : Lorenzo Marques, Reira et Quilimane. Nous pouvons écarter de nos études la ville de Mozambique qui, autrefois centre d'un commerce florissant, a vu le chiffre de ses affaires diminuer d'année en année pour tomber maintenant à un total insignifiant. Par contre, Lorenzo Marques,

grâce à sa situation privilégiée dans la baie de Delagoa Bay, tête de ligne du chemin de fer de Johannesburg, port le plus rapproché de la République du Transvaal, a vu son commerce plus que décupler depuis quelques années. De même, Quilimane est dans une situation exceptionnelle pour accroître à son profit le cercle de ses affaires. Un chemin de fer projeté de Quilimane à Zoa Falls, mettra en communication la côte avec les lacs septentrionaux. Quilimane n'attend que l'adoption de ce chemin de fer, depuis longtemps espéré, pour voir accroître son commerce dans des proportions considérables.

LORENZO MARQUES

Lorenzo Marques fut fondée en 1545 par un commerçant portugais qui donna son nom à la ville. Son port donnant sur une baie de 12 milles de largeur donne accès aux plus forts navires et pourrait contenir dans ses eaux toutes les flottes du monde.

Population. — La population de Lorenzo Marques a été officiellement recensée en 1896 et comptait à cette époque 3.692 habitants divisés en 1.544 Européens ou Américains, 764 Asiatiques et 1.384 indigènes. Les Européens se subdivisaient en : Portugais 1.060, Anglais 169, Italiens 69, Français 59, Allemands 41, Hollandais 38, Grecs 27, Espagnols 16, Suisses 14 et Américains 11.

La ville de Lorenzo Marques est une des plus jolies villes de l'Afrique du Sud; malheureusement, le voisinage des marais rend le climat un peu insalubre et il faut prendre des précautions contre la fièvre. Mais des travaux d'irrigation et de dessèchement des marais

sont en voie d'exécution et d'ici peu de temps la ville sera complètement saine. Du reste, les principaux habitants de Lorenzo Marques demeurent sur les collines avoisinantes où de fort jolies villas ont été bâties et où l'air est complètement pur. Lorenzo Marques par sa situation, a acquis depuis les demêlés du Transvaal avec l'Angleterre, une position politique importante. Tous les pays d'Europe y sont maintenant représentés et la France y a envoyé ces dernières années un consul, M. Colomiez, qui a su dans des rapports parfaits, intéresser le commerce français à s'ouvrir des débouchés nouveaux dans cette ville. M. Colomiez a été un très utile auxiliaire du commerce français à Lorenzo Marques. Cependant, pour que cette ville suffise aux exigences du commerce d'importation et d'exportation, il est indispensable que le gouvernement portugais consente à faire rapidement les travaux nécessaires projetés depuis longtemps. Les travaux les plus importants et dont la construction est urgente sont : L'établissement de quais pour le déchargement des navires qui, jusqu'ici, n'est effectué que par des lanches, système très long et très incommode. De nombreuses propositions ont été émises pour faire ces importants travaux. Une concession du môle de Lorenzo Marques a déjà été donnée à une maison française, mais ce môle n'a pu être achevé dans le temps prescrit. Une nouvelle concession a été mise en adjudication pour faire un nouveau wharf en maçonnerie à la pointe de Tamberin, à 6 kilomètres de Lorenzo Marques, avec continuation de la ligne de chemin de fer à ce point. A une heure environ de Lorenzo Marques il y a bien des quais avec voies de chemin de fer,

mais ils appartiennent à la compagnie néerlandaise de chemins de fer qui s'en sert pour le déchargement de ses matériaux. On a également l'intention de construire un phare en maçonnerie sur un rocher situé à l'entrée du port. On compte, paraît-il, plus de deux cents projets présentés par toutes sortes de compagnies européennes pour l'exécution de ces travaux. Parmi les plus importants on peut citer ceux de MM. Hersent et Cie, de Paris, et les projets de la société du Creuzot qui a envoyé sur place M. Grünberg, ingénieur.

Comme complément à ces travaux de quais, il y aurait à faire d'importantes installations pour les douanes, car il y a toujours une quantité si énorme de marchandises en débarquement que la plupart d'entre elles ne peuvent trouver de place sous les hangars de la douane et qu'on a ainsi à déplorer la perte de nombreuses marchandises qui s'abîment rapidement sous l'action d'un soleil torride. Cependant, la compagnie du chemin de fer a montré une bonne volonté manifeste devant le surcroit de travail qui lui était arrivé depuis deux ans.

En 1895, le chemin de fer de Lorenzo Marques à Johannesburg fut inauguré par le président Krüger. Deux trains par jour pour voyageurs et cinq ou six trains de marchandises circulaient sur la ligne. Maintenant on compte quinze à vingt trains par jour emportant 5 à 600 tonnes de marchandises.

CHEMIN DE FER

Le tonnage des marchandises transportées pendant l'année 1896 a été de 159.745 tonnes contre 88.276 ton-

nes en 1895. Le nombre des trains en circulation à été de 2.357

Le chemin de fer de Lorenzo Marques à Prétoria et à Johannesburg a été commencé en 1880 par une société anglo-américaine qui entreprit les travaux jusqu'à Ramo Belissa. Les travaux furent arrêtés à plusieurs reprises et ce n'est qu'en 1890 que le tronçon a été terminé ; on avait donc mis dix ans pour construire 10 kilomètres de chemin de fer.

De son côté, le Transvaal a commencé les travaux depuis Prétoria jusqu'à Incomati. Finalement, le chemin de fer fut inauguré en juillet 1895, mais la ligne avait déjà fonctionné depuis le mois de décembre 1894.

La construction du chemin de fer de Lorenzo Marques donna lieu non seulement à de nombreuses difficultés financières et techniques, mais aussi à des difficultés politiques.

Voyant que les travaux n'avançaient pas et que la compagnie concessionnaire n'avait pas tenu les engagements contractés, le gouvernement portugais ne trouva rien de mieux que de s'emparer de la ligne, de la terminer et de l'exploiter pour son propre compte. La compagnie concessionnaire intenta de suite un procès qui dure déjà depuis dix ans.

Après de nombreux jugements, les tribunaux ayant déclaré l'incompétence, les parties se décidèrent à soumettre le procès au tribunal arbitral de Berne, qui vient d'envoyer une commission chargée d'étudier sur place la question. Si, comme il est probable, le Portugal perd son procès, il aura, dit-on, une somme considérable à payer à la société (£ 6.000.000, soit 150.000.000 de francs) et l'on se demande comment il se procu-

rera les ressources nécessaires pour payer cette énorme somme.

Mais prévoyant l'issue du procès, Cécil Rhodes a acheté les droits de la compagnie concessionnaire pour une somme très modeste et le gouvernement portugais deviendrait donc débiteur de Cécil Rhodes ; il est probable qu'en faisant cette opération, Cécil Rhodes a eu le but caché de pouvoir offrir au Portugal la quittance de la somme à payer contre la possession reconnue à l'Angleterre de la baie de Delagoa Bay.

MOUVEMENT MARITIME DE LORENZO MARQUES EN 1896

L'augmentation du trafic du port a été de 25 p. 100 sur 1895. On compte en effet 397 navires de toutes nationalités en 1896 contre 304 en 1895. Ces 397 navires se décomposent comme suit :

		VAPEURS	VOILIERS
Anglais	268	248	20
Allemands	42	37	5
Suédois et Norvégiens	41	3	38
Français	15	10	5

La compagnie des Chargeurs réunis a inauguré en 1896 son service sur Lorenzo Marques, et cet essai fut couronné de succès dès le principe. En effet, la compagnie eut tout d'abord le trafic en totalité des fournitures faites pour le gouvernement et qui s'élevaient à plusieurs milliers de tonnes. En outre, les maisons françaises d'exportation donnèrent de suite leurs expéditions aux Chargeurs, qui ont actuellement inauguré le système de livrer les marchandises à

Johannesburg à domicile, c'est-à-dire en prenant la marchandise au Havre et la rendant franco de tout, sauf la douane à Johannesburg, payant elle-même le transit, le débarquement à Lorenzo Marques et le chemin de fer. La compagnie des Messageries Maritimes a également combiné un service avec sa ligne de Madagascar. Tous les mois, les paquebots partis de Marseille touchent à Zanzibar et à Madagascar, d'où une annexe prend les marchandises et les passagers à destination de Lorenzo Marques. Cette ligne a obtenu également un grand succès. Il ne reste plus qu'à souhaiter que les compagnies de navigation françaises organisent des services à voyageurs rapides et confortables. Beaucoup d'Anglais du Transvaal, à leur retour en Europe, choisiraient les lignes françaises tant à cause de la supériorité de la nourriture que pour faire le voyage de retour par une autre voie que celle d'aller. Sur le total de quinze vaisseaux que la France a envoyés en 1896, cinq étaient des voiliers qui ont apporté 1.963 tonnes de marchandises ; les dix vapeurs avec un tonnage de 21.128 tonnes, ont apporté 5.749 tonnes de marchandises. Les navires de Suède et Norvège, au nombre de 41, ont tous apporté du bois de Suède ou de la côte Pacifique de l'Amérique du Nord. Quant aux navires allemands, leur trafic a été considérable en 1896, et la Compagnie de l'Est africain a augmenté sa flotte de trois nouveaux navires de 4 à 5.000 tonnes. Il paraît que c'est la Compagnie allemande qui a le plus fait de progrès au point de vue d'affrètements pour Lorenzo Marques, cela est dû au fait que cette Compagnie n'a pas craint d'établir à Lorenzo Marques une agence

spéciale composée d'employés allemands qui n'ont à s'occuper que des intérêts de la Compagnie et non, comme pour la Compagnie anglaise, d'intérêts commerciaux différents. Cet exemple a été suivi par la Compagnie des Chargeurs réunis dont l'éminent directeur, M. Duprat, a dirigé avec tant d'intelligence le développement dans ces dernières années. La Compagnie vient d'envoyer à Lorenzo Marques un de ses agents les plus distingués, M. Brally, avec mission de fonder une agence principale commandant toutes les sous-agences de la côte de Madagascar. Il n'est pas douteux que la Compagnie ne reçoive rapidement les fruits de cette innovation.

Les navires allemands ont pu charger et décharger leurs marchandises en beaucoup moins de temps que les navires anglais; nous pouvons citer « Herzog », qui déchargea en quatre jours 1.850 tonnes de marchandises, chargea 200 tonnes de charbon et 2.000 balles de grains, tandis qu'un grand vapeur anglais mit sept jours pour décharger 820 tonnes et pour prendre 105 tonnes. Au même moment, un grand steamer anglais restait depuis le 27 janvier jusqu'au 6 mars pour décharger 2.291 tonnes de matériel de chemin de fer. Cette lenteur pour décharger les navires provient surtout du manque de quais à Lorenzo Marques. Il est à espérer que lorsque le gouvernement sera décidé à faire construire ces quais, à agrandir les hangars de la douane et à créer de nouvelles voies de chemin de fer, on pourra effectuer le transbordement en beaucoup moins de temps, ce qui permettra au port d'être véritablement plus pratique que Durban ou Port-Élisabeth. Jusqu'ici les commer-

çants de Johannesburg qui se sont servis de Lorenzo Marques pour faire venir leurs marchandises se sont toujours plaint du temps considérable employé par l'administration pour faire suivre les marchandises jusqu'à Johannesburg.

TABLEAU MONTRANT LA VALEUR DES IMPORTATIONS ET DES EXPORTATIONS AINSI QUE LE TOTAL DES DROITS DE DOUANE A LORENZO MARQUES PENDANT L'ANNÉE 1896.

	ORIGINE PORTUGAISE	ORIGINE ÉTRANGÈRE
Importation	423.476.004 réis	2.399.955.946 réis
Droits	14.783.305 —	588.303.809 —
Transit	6.660.000 —	6.888.069.485 —
Droits	9.000 —	106.512.242 —
Exportation	40.162.006 —	....
Droits	391.068 —	....
Réexportation	....	38.808.850 —
Droits	....	459.307 —

Valeur totale . . . . **9.797.132.285 réis**

Total des droits . . . . **710.458.732 »**

Rapport du maganisage	12.964.078 réis
Rentrées diverses	4.798.921 —
Timbres	5.922.657 —
Phares et bouées	14.314.046 —
Contributions commerciales	39.152.401 —
Droits de tonnage	25.115.409 —

Total général du revenu des douanes 812.726.244 réis

VALEUR DES TERRAINS A LORENZO MARQUES

Les ventes de propriétés en 1896 ont prouvé l'importance que l'on attachait au développement futur de ce port.

On estime à au moins 5 millions de francs la valeur des terrains achetés en 1896, et cette somme considérable a été payée la plupart du temps pour

des terrains dont on demandait il y a peu d'années des prix ridiculement bas. Un exemple suffira : des financiers de Johannesburg viennent d'acheter une bande de terrain d'environ 8 acres (3 hectares), £ 30.000, et ce terrain a été payé par le vendeur il y a cinq ans £ 80. Cette propriété est située à peu de distance des limites de la ville actuelle, mais dans le meilleur quartier de résidence de Lorenzo Marques.

Les terrains situés dans le centre des affaires se sont vendues couramment de £ 10 à £ 25 le mètre carré. On estime cependant que ces prix ont été exagérés et qu'on ne les payera plus à l'avenir. Il faut espérer que le gouvernement portugais aidera avec bonne volonté au développement de la ville de Lorenzo Marques où des capitaux considérables viennent d'être employés récemment pour donner à ce port l'importance que sa position géographique lui assigne.

MONNAIES

La monnaie officielle du pays est le réis portugais, mais on emploie également la livre sterling, l'or français et les billets de banque anglais ou français. Le change a varié en 1896 entre 5.600 et 5.740 réis pour £ 1 ; mais les caisses du gouvernement, la poste, la douane prennent le change officiel à 4.500 réis la £.

COMMERCE DE LORENZO MARQUES

Le commerce de Lorenzo Marques a pris en 1896 une avance considérable sur celui de 1895; les

importations à destination du Transvaal ont plus que doublé et ont atteint £ 2.125.543 contre 999.131 en 1895. Les premiers mois de 1897 montrent encore une importation croissante.

Voici un petit tableau permettant de juger la part prise par chacun des pays Sud-africains aux importations vers le Transvaal :

IMPORTATIONS DU TRANSVAAL

1895	1896
£ 9.146.684	£ 14.088.130

	1895	1896	AUGMENTATION
Par le Cap.	6.908.146	8.017.229	16 p. 100
— le Natal	982.396	3.001.033	205 —
— Delagoa Bay. .	999.131	2.125.543	113 —
— l'État d'Orange.	926.631	944.325	—

Seul le Natal a vu son commerce augmenter en plus forte proportion que Lorenzo Marques, grâce à la ligne du chemin de fer de Durban à Johannesburg mise en exploitation en 1896.

IMPORTATIONS DU GOUVERNEMENT

En 1896, le total des importations du Transvaal par Lorenzo Marques s'éleva à £ 812.170, dont £ 629.842, pour dynamite, et £ 121.396 pour armes et munitions.

COMMERCE LOCAL

Le commerce local de Lorenzo Marques est relativement peu important, car presque toutes les importations qui passent par ce port sont à destination du Transvaal, et peu de marchandises s'arrêtent dans la ville.

La population européenne est très réduite et il y a peu de besoins à satisfaire.

Lorsque les différents travaux projetés recevront un commencement d'exécution, il y aura sans doute un mouvement commercial plus étendu. Les maisons principales de Lorenzo Marques faisant l'importation tiennent toutes les mêmes articles : vins, liqueurs, champagne, bière, eaux minérales, conserves alimentaires, lait concentré, vêtements et habillements de toute espèce, etc., etc. Un chiffre d'affaires important est fait avec la ferronnerie, le bois, la quincaillerie, tous les matériaux de constructions : briques, ciments, etc., etc.

La presque totalité des articles d'ameublement vient d'Amérique du Nord par voiliers. Les articles pouvant être vendus aux indigènes sont toujours les mêmes que ceux pouvant être vendus sur la côte de l'Afrique : guinées, madras, cotonnades, verroteries, fils de laiton, colle ordinaire, tafia, etc., etc. Comme je l'ai expliqué dans d'autres chapitres, il est absolument inutile d'envoyer en Afrique des commis-voyageurs. Toutes les maisons faisant commerce à Lorenzo Marques ne sont que des comptoirs de maisons mères beaucoup plus importantes, ayant leur siège social à Londres, Paris, Marseille ou Lisbonne; un voyageur de commerce obtiendrait tout au plus une commande de quelques échantillons qui devrait passer par l'intermédiaire des maisons mères. Le seul moyen de réussir à Lorenzo Marques comme dans toute autre ville de l'Afrique est de créer soi-même un comptoir ou entreprendre une industrie ou un commerce quelconque sur place.

Si l'essor de la ville n'est pas arrêté par suite du manque d'initiative du gouvernement portugais, il est encore temps d'aller à Lorenzo Marques pour y créer quelques affaires; si, au contraire, le gouvernement portugais ne peut pas ou ne veut pas donner suite aux différents travaux projetés, il est probable que Durban et East London reprendront rapidement la supériorité qu'elles avaient toujours conservé jusqu'à ce jour, et que Lorenzo Marques n'augmentera pas sensiblement son commerce d'importation.

PRIX DE VENTE AU DÉTAIL DE QUELQUES ARTICLES A LORENZO MARQUES

Hennossy ***	la caisse		75 fr.
Cognac Martell ***	—		75 »
Cognac ordinaire	—	de 18 75 à	30 »
Amer Picon	—		43 fr. 75
Absinthe Pernod.	—		60 »
Genièvre Bols	—		75 »
Chartreuse jaune	—		115 »
— verte	—		125 »
Bénédictine	—		110 »
Marasquin.	—		90 »
Rhum	—	de 18 75 à	45 »
Whisky	—	de 25 à	75 »
Vermouth Noilly Prat.	—		30 »

TRANSIT

Les droits de transit sont de 3 p. 100 à la valeur et de 75 réis par tonne. On ajoute encore 100 réis par tonne pour les droits de port.

DROITS DE DÉCHARGEMENT

Les frais de déchargement à Lorenzo Marques sont en moyenne de 8fr,75 par tonne.

DROITS DE DOUANE

Lard	le kilog.	100	réis.
Biscuits en boîte	—	100	—
Navires étrangers à vapeur ou à voile n'excédant pas 200 mètres cubes		12 p. 100	à la valeur.
Bottines et souliers pour le commerce indigène pesant au-dessus de 700 grammes par paire	le kilog.	200	réis.
Bottines et souliers autre genre		1.000	—
Byrrh		100	—
Bougies		70	—
Montres et pendules		25 p. 100	à la valeur.
Vêtements usagés pour les indigènes	par kilog.	50	réis.
Cotons et cotonnades imprimés ou teints, lin et fils		10 p. 100	à la valeur.
Liqueurs distillées et alcools, moins de 24°	par litre.	120	réis.
— — au-dessus de 24°	—	300	—
Faïence	par kilog.	25	—
Feutre travaillé ou naturel	—	200	—
Liquides fermentés excepté le vin	par litre.	40	—
Farines	par kilog.	20	—
Verre à vitres et bouteilles	—	100	—
Autre verrerie	—	150	—
Glaces avec cadres	—	200	—
Armes pour le commerce des indigènes	par baril.	1.500	—
Armes non spécifiées	—	3.500	—
Revolvers et pistolets	—	1.000	—
Huiles et pétroles	par kilog.	20	—
Papier à écrire et enveloppes tous genres	—	200	—
Papier autre genre	—	100	—
Phosphore et allumettes	—	120	—
Poudre	—	300	—
Sel	par litre.	25	—
Sucre	par kilog.	40	—
Tuiles et briques	—	2	—
Tabac portugais en feuilles ou en rouleaux	—	25	—
— cigares et cigarettes	—	100	—
Tabac étranger manufacturé	—	3.600	—
— non manufacturé	—	1.800	—
Parapluies et ombrelles en soie		1.500	—
— — autre genre		200	—
Vin et vinaigre en tonneaux	par litre.	60	—
— bouteilles		80	—
Vin mousseux	par litre.	200	—
Vin ordinaire de table de provenance portugaise	—	20	—
Riz	par kilog.	20	—

Pommes de terre et oignons.	par kilog.	20 réis.
Café	—	20 —
Viande de conserve en tonneaux	—	100 —
— en boîtes.	5 p. 100 à la valeur.	
Thé	par kilog.	800 réis.
Conserves alimentaires et fruits en boîtes	—	100 —
Beurre en boîtes, jusqu'à 1 kilog.	—	100 —
Lard et saindoux en boîtes, de plus d'un kilog. . . .	—	200 —
Savon	—	100 —
Sardines et autres poissons séchés ou conservés. . .	—	100 —
Tissus de tous genres non spécifiés.	10 p. 100 à la valeur.	
Chapeaux en tous genres	5 p. 100 —	
Conserves non spécifiées.	3 p. 100 —	
Pioches pour le travail des indigènes.	la pièce.	100 réis.
— de tous genres	3 p. 100 à la valeur.	
Produits médicinaux	5 p. 100 —	
Parfumerie	10 p. 100 —	
Marchandises non spécifiées.	5 p. 100 —	

En surcharge à ce tarif, le gouvernement portugais impose un droit de 1 1/2 p. 100 à la valeur sur le total des entrées et 100 réis par tonne pour les droits de port. Pour les articles à la valeur, la douane n'admet pas les factures étrangères à moins qu'elles ne soient écrites en monnaie portugaise. Pour la douane, les droits sont payés en or au change de 4.500 réis par £.

ARTICLES LIBRES

Les articles suivants sont admis en franchise à Lorenzo Marques *s'ils sont de provenance portugaise :* navires à voile et à vapeur de tout tonnage, livres imprimés en toutes langues, briques, café, tuiles, matériel de chemin de fer de tout genre, charbon, monnaies, fruits, fruits frais et primeurs, glaces, instruments industriels et scientifiques, bétail vivant, excepté les bœufs, machines industriels, machines à coudre, eaux minérales, filets, articles de pêche,

plantes, rails, lattes, véhicules de tous genres entiers ou en parties, wagons.

DROITS D'EXPORTATION

Noix et graines oléagineuses à l'exception de la sésame, boards scantlings et planks, et toute autre sorte de bois non spécifiée :

	2	p. 100 à la valeur	pour	ports	étrangers
ot	1 1/2	—	—	—	portugais.

Sésame, colombo-root, gomme, caoutchouc, copal, peaux et cuirs, tabac naturel :

	4	p. 100 à la valeur	pour	ports	étrangers
et	2	—	—	—	portugais.

Gutta-percha, poivre, dents de rhinocéros ou d'hippopotames et tortues :

	8	p. 100 à la valeur	pour	porls	étrangers
et	6	—	—	—	portugais.

Coquilles, cire, ébène :

	5	p. 100 à la valeur	pour	ports	étrangers
et	3 1/2	—	—	—	portugais.

Ivoire :

	10	p. 100 à la valeur	pour	ports	étrangers
et	7 1/2	—	—	—	portugais.

Perles et pierres précieuses :

	6	p. 100 à la valeur	pour	ports	étrangers
et	4 1/2	—	—	—	portugais.

Autres marchandises :

	2	p. 100 à la valeur	pour	ports	étrangers
et	1 1/2	—	—	—	portugais.

COMMERCE GÉNÉRAL DE LA PROVINCE DE MOZAMBIQUE

Comme nous l'avons vu par les chapitres consacrés spécialement à Lorenzo Marques, Beira, Quilimane et Mozambique, le commerce de la colonie est important. Il ne pourra que s'accroître surtout par l'importance de jour en jour plus grande du Transvaal et par celle de la Chartered C°, qui, évidemment, prendra la route de Beira pour introduire ses troupes et ses marchandises.

La distance entre le Cap et Bulavayo est de 2.059 kilomètres et celle entre Bulavayo et Beira est de 228 kilomètres seulement. De même Salisbury, à 2.574 kilomètres du Cap, n'est qu'à 610 kilomètres de Beira.

Le commerce général d'importation et d'exportation est entre les mains principalement des maisons françaises et allemandes. Les grandes maisons de Marseille, Mante frères et Borelli de Régis aîné, et A. Fabre et fils, ont établi depuis de longues années des succursales dans toutes les villes de la côte ; et ces comptoirs ont pris un développement considérable donnant des bénéfices sérieux aux maisons mères de Marseille.

Cependant, il y aurait des reproches à adresser à la manière dont ces maisons dirigent leurs affaires. Obligées de confier leurs agences à des personnes de tout repos, elles négligent souvent de s'assurer des services dévoués en payant suffisamment leurs employés. Aussi, il n'est pas rare que les chefs des factoreries, ne pouvant se contenter du salaire qui leur était offert, aient été entraînés à voler sur une grande

échelle. De plus, les maisons de Marseille, tout importantes qu'elles soient, sont toujours restées très en arrière quant à l'adoption de nouveaux articles ou de nouvelles mœurs commerciales. Elles n'envoient presque exclusivement que des articles fabriqués à Marseille, quoique souvent elles aient plus d'avantage à s'adresser autre part, en France ou à l'étranger. Néanmoins, il est juste de rendre hommage aux efforts faits par ces maisons pour maintenir et développer le commerce français sur toute la côte.

Les affaires principales de ces maisons, ainsi que celles de la maison Eschmann et C°, qui a aussi son siège social à Marseille, sont l'importation des graines oléagineuses, dont elles tiennent pour ainsi dire le marché à Marseille entre leurs mains, et l'exportation surtout des matériaux de construction comme bois, tuiles, briques, etc., des guinées et autres articles de la côte. Elles opèrent sur de grandes quantités et font en général des chargements complets. Les prix d'affrètement, de Marseille pour la côte de Mozambique, sont environ :

Un voilier pour aller à Ibo.	de	20 à 22 fr.	la tonne
— — à Quilimane.		25 fr.	—

pour 600 à 1.000 tonneaux. S'il a son retour assuré, de 50 à 55 francs, aller et retour, suivant les escales. Le prix d'un vapeur à l'aller varie de 25 francs à 35 francs, et pour aller et retour, environ 70 francs. Les navires faisant ces parcours sont presque toujours des navires suédois ou italiens. Cependant, on trouve pour de fortes quantités du fret par vapeur à meilleur marché, on a affrété du charbon à 15 francs depuis l'Angleterre. La

maison A. Fabre et fils possède cinq voiliers portant chacun environ 400 tonneaux.

ARTICLES D'IMPORTATION

Les principaux articles d'importation sur la côte de Mozambique sont : les cotonnades anglaises et principalement celles de Bombay, les tissus imprimés et tissés, les guinées qui sont faites en Angleterre et se vendent en grande quantité, les mouchoirs suisses et de Manchester, couvertures de laine et de coton d'origine anglaise, les andrinoples croisées, les indiennes couleurs claires. Du fil de laiton, qui s'importe en grande quantité, est vendu aux nègres qui s'en font des bracelets aux pieds, de la verroterie de Venise, des pioches, des matériaux de construction, des planches et des madriers, du ciment Portland, de la chaux vive et éteinte, de la mosaïque, de la quincaillerie en général. Fer marchand, goudron, étoupe, cordages, toile à voile, chaînes, ancres, etc. Vins et spiritueux, farine, maïs, pétrole, conserves alimentaires, bimbeloterie, etc., etc. Provenance de la plupart de ces articles : en majorité anglaise pour les tissus, et de Marseille et Hambourg pour les autres articles.

ARTICLES D'EXPORTATION

Les provenances de la côte de Mozambique sont principalement : l'arachide décortiquée qui est employée en quantité dans les fabriques de savon et de bougies, dont la production annuelle atteint 15 à 20.000 tonnes qui vont pour les 7/10e à Marseille. Elle s'expédie dans des sacs français de 70 ou 80 kilo-

grammes. Le prix de vente est d'environ 25 francs les 100 kilogrammes rendus à Marseille. L'arachide est cultivée surtout dans les pays compris entre Mozambique et Quilimane, elle demande un terrain très léger et fertile, elle pousse avec abondance et demande peu de soins. Cependant les porcs en sont très friands et pour empêcher que les récoltes ne soient mangées sur pied, les nègres sont obligés d'entourer les champs de broussailles. Le temps de culture et de récolte est d'environ quatre mois. Le point d'exportation le plus important de l'arachide est Quilimane et les expéditions se font de juin à décembre. Le fret de Quilimane à Marseille est de 50[sh] par tonne, par navire affrété environ 35 à 45 francs les 1.000 kilogrammes. Le copra est un article également important. La production annuelle est d'environ 2.000 tonnes qui sont expédiées en totalité à Marseille en sacs de 45 kilogrammes. Maintenant le prix de vente est d'environ 30 francs les 1.000 kilogrammes. Le temps de culture du copra est d'environ six mois, mais ces plantations demandent plus de soin que celles d'arachides et elles sont en général dirigées et faites par des Européens. Une des plus grandes propriétés du Mozambique est située à quatre heures environ de Quilimane, elle s'appelle Maindó et possède 65.000 cocotiers plantés en quinconce. La sésame employée pour faire l'huile d'olive a une production de 4 à 5.000 tonnes par an. Le prix de vente est de 25 à 27 francs à Marseille. Elle est récoltée par les noirs. La gomme copal naturelle s'exporte en petite quantité. On produit une assez forte quantité de caoutchouc de deux ou trois

qualités différentes, mais la production en a récemment diminué. La cire d'abeilles qui est la cire la plus réputée du monde s'exporte à Marseille et produit environ 200 tonnes par an. Le prix de vente est d'environ 3 francs à 3fr,50 le kilogramme. L'ivoire qui est produit pour environ 2 millions dans la presque totalité va à Londres et une partie est exportée aux Indes anglaises.

La colonie du Mozambique est à peu près le seul pays où l'on rencontre encore des troupeaux considérables d'éléphants.

De Quilimane on exporte en assez forte quantité du riz ainsi que diverses autres graines, telles que millet, maïs, haricots rouges, etc. Ces articles sont destinés principalement à Lorenzo Marques et au Natal.

Manière de traiter. — Le commerce se fait uniquement par voie d'échange avec les indigènes et surtout par l'intermédiaire des innombrables Indiens qui, quoique ayant augmenté le commence général sont une importation dangereuse pour le pays, par suite de la concurrence impossible à soutenir qu'ils font au commerce européen. Les maisons d'importation sont presque toujours obligées de passer par l'intermédiaire des Indiens qui sont en relations étroites et directes avec tous les indigènes de la côte. On leur fait en général trois mois de crédit contre marchandises. Ils s'engagent par des reçus en duplicata sans intérêts. Les maisons allemandes font maintenant six mois de crédit. Les factures sont faites payables en réis, ce qui amène toujours des complications par suite du taux du change. Ils payent aussi en produits du sol tels qu'arrachides et copras qu'ils



TYPES DE FEMMES DANS LA COLONIE DU MOZAMBIQUE

s'engagent à livrer au bout de trois mois. De même on est obligé de leur acheter d'avance les récoltes d'arachides, de copra ou autres produits que les Hindous peuvent se faire livrer par les indigènes. A cet effet, on leur donne trois ou quatre mois à l'avance l'argent nécessaire soit en traites sur Londres ou sur Bombay. Au jour de l'échéance ils doivent apporter la valeur reçue en arachides, en copras ou autres produits. Ils font eux-mêmes un commerce considérable avec des articles de provenance indienne dont les principaux sont les suivants : Cotonnades ordinaires qui se font en 60 centimètres de largeur, pesant 2 livres, 2liv 1/2, 2liv 3/4 et 3 livres à la pièce de 16 yards. — Cotonnades, largeur de 1 mètre environ, qui se font en 3 1/4, 4, 4 1/2, 5 et 5 1/2 livres à la pièce. Ils importent également des guinées, du pétrole, du lard, de la farine, du sucre, des essences, de la quincaillerie, des cordages, articles pour navires, faïence ordinaire pour les noirs, des sacs vides, etc., etc. En outre, ils importent souvent de Bombay des articles européens qu'ils peuvent acheter aux Indes meilleur marché qu'en Europe, par suite de nombreuses faillites et de la concurrence acharnée que se font les commerçants à Bombay. Parmi ces maisons indiennes on en compte de très importantes, telles que les maisons Saccur Cassam, Hagy Selemane et Cº, et Hagy Taibo et Cº, qui ont leurs maisons mères à Bombay et sont tenues jour par jour au courant des cours de la roupie, de la £, du cours à Marseille des arachides et des copras et ce, en général, beaucoup mieux que les Européens. Ils sont pour le commerce d'une intelligence excessive, d'une habileté prodigieuse pour le calcul et il est impossible de lutter

contre eux pour les frais généraux. Ils se nourrissent d'un peu de riz et de currie, plat préparé avec de la viande en sauce, du riz, et des épices indiennes telles que la canelle et le purpurium; ils ne boivent que du thé. Ils ont une quantité d'employés (*caxeiros*) qui commencent tout jeunes dans les affaires, et dont les appointements varient de 50 à 1.000 roupies par an pour les gros employés y compris le logement, la nourriture et un costume par an qu'on leur donne le jour du Ramadan.

Les Hindous sont venus se fixer sur la côte il y a presque trois cents ans. Il faut même supposer que les boutres arabes fréquentaient Mozambique avant la découverte de ces rivages par Vasco de Gama. En effet le Perype de la mer Erythrée qui remonte à Jésus Christ donne déjà une description assez ressemblante des divers ports qui s'étendent entre Zanzibar et Mozambique et, d'après ce livre, il semble que les conditions d'échange et de commerce n'aient guère varié. On importait déjà des cotonnades, des verroteries et du fil de laiton et on exportait des épices, de la poudre d'or et des graines. Le commerce principal était déjà la traite des esclaves qui, actuellement, n'est pas encore abolie dans toutes les parties du pays. Les Hindous font un commerce actif entre Bombay et la côte de Mozambique. Ils se servent pour leur navigation de boutres dont la construction n'a jamais varié depuis les temps les plus reculés; ils sont en forme de nacelle à un ou deux mâts avec voile latine, ont de huit à quinze Hindous comme équipage, et leur capitaine se guide uniquement sur les étoiles. Ils portent de 25 à 150 tonneaux et malgré

leur construction primitive tiennent remarquablement la mer. Ils partent de Bombay au commencement de l'année et mettent de vingt à quatre-vingt-dix jours pour arriver à Mozambique, où ils attendent la mousson du sud pour retourner aux Indes. Ils s'arrangent ainsi pour avoir du fret à l'aller et au retour, ce qui leur permet de tenir des prix de transport impossibles à concurrencer par les compagnies européennes. L'affrétement d'un boutre de 100 tonneaux pour huit mois varie de 1.500 à 2.000 roupies tout compris. Les Hindous établis en Afrique se divisent en plusieurs religions; la plus grande partie est composée de mahométans reconnaissables à leur costume spécial; ils ont les jambes entourées d'une mousseline blanche qui laisse apercevoir la peau; ils portent le turban. Les autres se subdivisent en Banians, en Parsis et en Batiahs. Les Banians ont une casquette en forme de mitre et un tatouage rouge sur le front, tatouage qu'ils renouvellent les jours de fête; ils sont végétariens, se tournent le dos quand ils mangent et se garderaient bien de toucher à leur nourriture si un étranger avait vu la préparation de leur cuisine. Les Parsis sont également végétariens, ils boivent beaucoup de lait, ils sont adorateurs du feu et d'aprés les prescriptions de leur religion ne doivent jamais toucher ni faire le moindre mal aux plus petites bêtes; aussi il n'y a rien d'étonnant à ce qu'ils soient d'un saleté repoussante et couverts de vermine.

Les Hindous sont en général assez honnêtes en affaires, mais cependant, à la plus petite irrégularité, ils ne se gênent pas pour chercher querelle. Les grandes maisons remplissent toujours leurs engage-

ments; quant aux trafiquants, ils ne vivent qu'avec le crédit en argent ou en marchandises que les Européens leur font, ils commercent seulement avec les indigènes dont ils connaissent les mœurs et les usages, leur vendent des marchandises et en reçoivent les produits qu'ils viennent revendre aux commerçants européens.

Organisés d'une façon si rudimentaire, avec si peu de frais généraux, astucieux et habiles, les Hindous ont tout ce qu'il faut pour réussir. Aussi les quelques maisons hindoues de la côte font-elles plus d'affaires que les maisons européennes les plus importantes. Elles traitent directement avec le gouvernement portugais pour la fourniture de riz, de vivres, de vêtements, etc., à faire aux troupes. Elles sont en un mot une véritable puissance qui envahit de plus en plus le pays et est un obstacle à la réussite des maisons étrangères.

Cette situation inquiète à juste titre toute l'Afrique du Sud. On se rappelle l'année dernière les violentes protestations qui s'élevèrent à Durban contre l'admission de navires chargés d'Hindous. Au Transvaal, une loi vient d'être votée défendant aux Hindous de se livrer à leur commerce hors certaines conditions draconiennes. Au Mozambique même, on a pris des mesures de police spéciales destinées à diminuer l'importance de la colonie hindoue. Malgré tout, ces mesures ne sont pas efficaces et n'arrêtent pas leur invasion. Il est à souhaiter, dans l'intérêt de la colonie de Madagascar, que le gouvernement français prenne des mesures radicales pour sauvegarder notre commerce contre ces concurrents qui, comme

on le comprend facilement, sont dix fois mieux placés que n'importe quels commerçants.

FRAIS GÉNÉRAUX ET BÉNÉFICES DES MAISONS EUROPÉENNES

Les frais généraux des maisons européennes sont très élevés. Les impôts du gouvernement qui sont aussi nombreux et aussi élevés que possible : licence du commerce des boissons, pour vendre de la poudre, impôts directs et indirects compris sous le nom de décimes industriels. On peut évaluer à 10.000 francs par an la totalité des impôts payés par une maison de commerce de moyenne importance. Les frais généraux se composent de la location d'une maison qui varie entre 6 et 15.000 francs par an, des appointements du personnel européen et des nombreux boys. En somme, il faut compter qu'une maison voulant faire un chiffre d'affaires de 500.000 francs, tant dans l'importation qu'à l'exportation, aura environ de 40 à 50.000 francs de frais généraux. Les bénéfices, considérables il y a quelques années, sont maintenant beaucoup plus irréguliers et plus faibles. Sur les matériaux de construction, on peut encore avoir un certain bénéfice ; sur les tissus, il devient insignifiant ; quant aux produits d'exportation il y a presque toujours de la perte à cause de la concurrence des agents, qui poussent trop les prix d'achat, et de la spéculation sur les arachides et les copra à Marseille. Les maisons françaises ont vu leur commerce décliner par suite du peu d'intérêt qu'elles semblent avoir pris au choix de leurs agents. Ceux-ci partent de Marseille avec des appointements de 125 francs par

mois augmentés de belles promesses, ils sont nourris, logés et blanchis. Dans le but de faire tout d'abord un bénéfice sur les produits qu'elles envoient à leurs agents, les maisons de Marseille commencent par augmenter la marchandise de 15 à 20 p. 100, si bien que l'agent n'est plus placé d'une façon satisfaisante vis-à-vis des maisons allemandes, suisses ou hollandaises qui reçoivent leurs marchandises au prix d'origine. Il s'ensuit que les comptoirs français ne peuvent pas faire un grand chiffre d'affaires, ce qui est du reste égal aux maisons mères qui ont déjà commencé par prendre un bénéfice exagéré au départ de la marchandise. Elles préfèrent faire spécialement des importations de graines oléagineuses dont la consommation est très importante à Marseille et qui leur donnent toujours du bénéfice; pourtant, ces dernières années, les prix du copra et de l'arachide ont baissé dans de grandes proportions.

MONNAIES ET CHANGES

Une des causes principales de l'appauvrissement des affaires dans toute la province de Mozambique est certainement la diversité ridicule des monnaies employées dans les différents districts. Chaque port a une monnaie différente, un change différent, une douane différente, ce qui empêche d'une façon définitive les réexpéditions de marchandises, d'un port à l'autre et ce qui complique les taxations commerciales entre deux villes. Ainsi, à Lorenzo Marques, on ne voit que de la monnaie anglaise ou portugaise, les comptes sont faits en livres sterling, excepté à la

douane où on les fait en réis. A Inhambane, on se sert des roupies indiennes sans marque et surtout des roupies timbrées par le gouvernement portugais. Le gouvernement a pris cette mesure de timbrer les pièces pour empêcher leur sortie de Mozambique et se constituer ainsi une réserve d'argent. Dans ce but, on leur donne une valeur fictive plus élevée qu'aux autres et elles sont acceptées dans les caisses du gouvernement pour 450 réis, tandis que la roupie ordinaire n'est actuellement qu'au taux de 250 réis. Cependant, à cause de la crise financière, la roupie ordinaire est reçue à 380 réis; en outre, on se sert aussi de piastres Marie Thérèse et de piastres mexicaines, de papier de la banque Ultra Marino de Mozambique, et enfin de la monnaie portugaise. Les livres sterling sont reçues au taux du jour entre 6 et 6.500 réis, tandis que le taux officiel est toujours de 4.500 réis. Malgré cette diversité considérable de monnaies, il y a très peu de numéraire et, somme toute, on ne voit que du cuivre. A Beira, pas de roupies, pas de piastres, seulement de l'or anglais et de la monnaie portugaise; à Chinde, comme à Inhambane, les roupies non poinçonnées sont acceptées par les Anglais pour 400 réis, taux qu'ils ont donné à la roupie dans leurs possessions de l'Afrique centrale. Les monnaies employées à Quilimane sont les mêmes qu'à Inhambane, la roupie non poinçonnée, acceptée par le gouvernement pour 380 réis, est prise dans le commerce entre 380 et 420 réis. A Parapate, Mozambique et à Ibo, on emploie à peu près les mêmes monnaies qu'à Quilimane; on a frappé l'argent d'un droit d'entrée de 10 p. 100, de façon à empêcher la fraude

exercée en grande échelle sur les roupies. Les Hindous faisaient venir des roupies en grandes quantités et une fois dans le pays, les poinçonnaient et leur donnaient ainsi une valeur officielle supérieure de 10 p. 100 à leur valeur véritable.

En dehors de ce chaos épouvantable, les commerçants doivent encore compter sur le change qui varie tous les jours et est différent pour Bombay, pour Paris et pour Lisbonne. On conçoit donc facilement la difficulté d'opérer des taxations. Avant de traiter une affaire, il faut se livrer à une série de calculs pour le change, pour la valeur à donner aux roupies, au papier, aux piastres, etc., etc. Grâce à leur habileté consommée de calcul, les Hindous font toujours des opérations beaucoup plus avantageuses que les Européens. On cite de nombreuses maisons hindoues qui ne s'occupent absolument que de tripoter les roupies et lorsque l'on entre dans l'intérieur d'un magasin de ce genre, on voit plusieurs individus uniquement occupés toute la journée à compter et à empiler des roupies dans de grandes caisses.

DOUANES

La question des douanes est aussi une cause importante de la réduction des affaires. Il y a dans le Mozambique quatre tarifs de douanes différents : Lorenzo Marques, Beira, Ibo, Inhambane. Nous avons vu dans des tableaux spéciaux les droits d'importation et d'exportation pour Lorenzo Marques et pour Beira. Le tarif de Ibo est *ad valorem* entre 5 et 10 p. 100, à part quelques articles comme les liquides et les cotonnades. Quilimane, Inhambane et Mozambique ont le même tarif

calculé *ad valorem* et au poids. Les articles de provenance portugaise sont toujours favorisés de 90 p. 100 sur le tarif ordinaire. Lorsque les droits d'entrée sont susceptibles d'être appliqués à des marchandises dont la valeur dépasse 5.000 francs, les négociants ont la faculté d'obtenir du gouvernement de ne payer les droits qu'en trois périodes : 1/3 au comptant, 1/3 à un mois et demi et 1/3 à trois mois. Ils créent, à cet effet, des traites qui sont garanties par deux *fazadores*.

Bons de store. — Il y a des bons de store dans toutes les douanes; on paye 20 réis par mois pour 100 kilogrammes. Il serait à souhaiter que le gouvernement portugais, dans l'intérêt des affaires, régularise d'une façon officielle et durable les monnaies en usage dans le Mozambique et les douanes. Pour ces dernières la chose serait facile. Les droits de transit restent toujours fixés à 3 p. 100 pour les articles destinés au Transvaal ou à la Chartered C° et les articles destinés à la consommation intérieure, seraient ainsi taxés uniformément dans les différentes villes. Seulement le Mozambique, comme les colonies françaises, dépend de la métropole et des changements de ministères aussi fréquents au Portugal qu'en France. Lorsqu'un gouverneur portugais est nommé, son premier soin est de tout bouleverser avant de commencer une unification quelconque et, une fois que celle-ci est en préparation, le gouverneur est presque toujours déplacé.

COLONISATION, CONCESSIONS, PRAZOS

Les Portugais, dans le but de développer la colonisation du Mozambique, ont créé une organisation spé-

ciale, très intéressante à étudier et qui pourra être consultée avec fruit par le gouvernement français pour ses colonies. Le colon désireux de s'établir au Mozambique, peut obtenir, à très peu de frais, des concessions importantes de territoires considérables sous le nom de *prazos*. Les petites concessions, jusqu'à 1.000 hectares, s'obtiennent facilement aux conditions suivantes : le colon paye au gouvernement 10 réis par hectare et par an. Par contre, il est obligé de mettre en exploitation un tiers de la concession dans l'espace de cinq années. Une fois qu'il a rempli la première partie de son engagement, il peut racheter cette concession au gouvernement et devient propriétaire du sol moyennant vingt fois le prix de la rente ; c'est-à-dire, qu'un colon voulant acquérir une propriété de 1.000 hectares, paiera au gouvernement une somme de 200.000 réis, soit environ 1.200 francs. Ces petites concessions sont prises sur le territoire appartenant au gouvernement et aussi sur des prazos particuliers.

PRAZOS

LEUR ORGANISATION, LEUR ÉTAT ACTUEL, LEUR AVENIR

Les prazos sont de vastes territoires que le gouvernement afferme à des particuliers ou à des sociétés agricoles ou commerciales pour une période de vingt-cinq ans. La rente à payer annuellement est mise aux enchères et l'on prend comme base la moitié du rendement que produit l'impôt perçu par le gouvernement sur les noirs ; cet impôt est de 840 réis par nègre valide, homme ou femme. On appelle arendataire le colon qui reçoit la concession d'un prazo. L'arenda-



UN VILLAGE DANS LA PROVINCE DE MOZAMBIQUE

taire devient en somme un intermédiaire entre le gouvernement et la population. Il est responsable vis à vis du gouvernement de l'impôt des nègres et le reçoit lui-même de ces derniers.

Certains prazos, particulièrement bien situés, ont été affermés à des prix bien supérieurs à ceux calculés sur la base de leur rendement. L'arendataire peut recevoir la moitié de l'impôt en argent ou en produits du pays et l'autre moitié en travail. L'arendataire est obligé de par son contrat de faire la police de son territoire, il est responsable de l'ordre et de la justice et il est par ce fait obligé d'entretenir 2 ou 300 cipayes, qui sont exonérés d'impôts et dont l'armement consiste en un fusil Sneider. Les arendataires de prazos sont tenus de demander au gouvernement une concession de terrain prise sur le prazo et en rapport avec l'étendue de celui-ci. Ils doivent mettre cette concession de terrain en valeur, un tiers dans un espace de cinq ans, un tiers cinq ans après que le gouvernement en a effectué le mesurage, et le dernier tiers au bout de vingt-cinq ans, sous peine de déchéance. Ils sont tenus d'expérimenter sur leur concession la culture de certaines plantes telles que le café, le caoutchouc, le cacao, la vanille, etc. Ces concessions deviennent, sous certaines conditions, la propriété des arendataires.

Dans chaque prazo le gouvernement a institué des foires *ferias*, dans lesquelles seulement les affaires peuvent être traitées entre les indigènes et les commerçants, tandis que les arendataires ont le droit de vendre partout sur le territoire de leur prazo. Cette clause a été établie pour empêcher les Hindous de

traiter sur une aussi grande échelle avec les indigènes, comme ils le faisaient auparavant ; car l'arendataire a la faculté d'établir autour de l'espace réservé à la foire des comptoirs dont les gérants arrêtent les indigènes pour leur acheter leurs produits, avant qu'ils aient pu entrer en contact avec les Hindous, obligés de rester dans l'intérieur de la foire. En somme, l'arendataire se trouve donc avoir le monopole de son commerce dans son prazo et ce monopole peut lui rapporter de grands bénéfices. Il est donc avantageux pour l'arendataire de se livrer au commerce de marchandises en même temps qu'à l'exploitation agricole.

Dans chaque prazo, le gouvernement nomme un agent sous la juridiction du gouverneur de Quilimane ; cet agent rend la justice et est chargé de maintenir l'ordre. En général, l'arendataire est lui-même cet agent, mais quelquefois le gouvernement préfère prendre un de ses fonctionnaires et alors celui-ci est payé par l'arendataire environ 500.000 réis par an. De nombreux prazos ont été concédés ces dernières années principalement à des Portugais, le but du Portugal ayant toujours été de faire prédominer l'influence nationale dans la côte du Mozambique. Quelques prazos ont déjà atteint un certain développement, le plus avancé actuellement est celui du Borror. On y a installé en grand une sucrerie avec raffinerie et de grandes plantations, des moulins à huile, scierie à vapeur, distillerie, etc., le tout éclairé à l'électricité. L'étendue des prazos varie entre 100.000 et 2.000.000 d'hectares. Les plus grands prazos sont : Borror, Macuse, Lincunge, Marral, Mahindo, Suabo, Massinqué, Maganja, Aquem et Allemschire. Parmi les

plus petits on peut citer : Madal, Tirré, Carnuge, Quilimane de Sal, Pepino, Nameduro, Goma.

Tout le long du Zambèze jusqu'à Zumbo, les deux rives du fleuve sont également divisées en un grand nombre de petits prazos, dont quelques-uns possèdent seulement une dizaine de familles, et ces prazos sont affermés depuis des siècles comme de véritables fiefs au moyen âge; mais la compagnie du Zambèze tend de plus en plus à s'en emparer.

COMPAGNIES TERRITORIALES

En outre des prazos dont l'étendue, quoique importante, est faible en regard de l'immensité du territoire de la compagnie du Mozambique, le gouvernement portugais a accordé des concessions territoriales à deux compagnies qui possèdent ensemble la presque totalité du territoire : la compagnie du Mozambique et la compagnie du Zambèze. Une troisième compagnie, la compagnie d'Inhambane, avait été conçue sur les mêmes données, mais, faute de capitaux, elle n'a pu aboutir. Une autre société, la compagnie du Nyassa, n'a pu jusqu'à présent donner de bons résultats; mais néanmoins elle s'occupe de l'administration de son territoire.

La compagnie du Zambèze possède des territoires considérables s'étendant entre le Zambèze, la frontière du Nyassa Land, le lac Chirua, le Lurio et le Licougou, avec la petite partie du territoire portugais qui pénètre dans la Rhodésia.

Cette compagnie possède la plupart des prazos qui bordent le Zambèze; elle possède, en outre, le privi-

lège de l'exploitation des mines dans tous les districts, la construction des chemins de fer et du télégraphe; elle a formé sur son territoire de nombreuses concessions qu'elle a données à différentes compagnies. Elle avait vendu à une compagnie française les mines de charbon de Téte, qui n'ont pu être exploitées jusqu'à présent faute de capitaux. Elle a vendu à la North Charterland C° tous les privilèges de l'exploitation de l'or dans le haut Zambèze, et à une autre compagnie anglaise, l'Oceana C^ia, d'autres concessions analogues de mines d'or dans l'autre partie de son territoire. Dernièrement elle concédait à la compagnie du chemin de fer du Zambèze le monopole de tous les chemins de fer à créer éventuellement sur son territoire. Cette compagnie de chemin de fer a déjà commencé les études de tracé entre Quilimane et Bloem Tyr; cette ligne serait appelée à un grand avenir car elle mettra l'Afrique centrale anglaise en communication directe avec la mer. Il est toujours fortement question de l'absorption de la compagnie du Zambèze par la compagnie de Mozambique, plus puissante et mieux outillée.

EXPLOITATION D'UN PRAZO

Comme nous l'avons vu dans le chapitre précédent, un prazo est une véritable colonie à la disposition du concessionnaire, qui peut faire sur son territoire tout ce que bon lui semble. Les arendataires possèdent dans certains prazos une main-d'œuvre considérable pour rien ou presque rien. En effet, un indigène travaillant sur des plantations est payé de 60 à 80 centimes par semaine et se nourrit

de riz ou de graines qu'il ramasse dans la plantation. Certains prazos, comme celui de Boror, par exemple, qui possède un territoire de 2.500.000 hectares, compte 40.000 indigènes. On voit donc de suite quelle énorme exploitation agricole on peut créer sur une propriété semblable, dont les différents climats se prêtent à tous les genres de culture. Malheureusement, une des causes qui retardent la mise en train de ces exploitations est le manque de capitaux. Ces affaires sont encore très peu connues en France, et seuls, quelques capitalistes connaissant le pays, y ayant séjourné, peuvent se rendre compte des bénéfices considérables qu'une affaire bien organisée pourrait présenter. La plupart des prazos sont donnés en concession à des Portugais, parce que seuls, ceux-ci se rendent en grand nombre dans le pays et qu'il leur est plus facile qu'aux étrangers d'obtenir des concessions du gouvernement portugais; mais, par contre, il est très facile à un étranger désireux d'acquérir une concession, d'acheter au Portugais le droit que celui-ci a obtenu du gouvernement. La plupart de ces prazos appartenant à des Portugais ne sont pas mis en exploitation parce que ceux-ci, encore moins que les autres Européens, ne possèdent les capitaux nécessaires. Il arrive donc que de nombreux arendataires, ne pouvant par eux-mêmes commencer l'exploitation de leur concession, s'associent ou vendent leurs droits à des sociétés pour la plupart anglaises. L'arendataire peut et doit combiner l'exploitation de son prazo en faisant à la fois le commerce de marchandises avec les indigènes et en se livrant à la culture des produits les plus rémunérateurs, suivant le sol qu'il a à sa

disposition. Il faut un certain capital pour entreprendre une telle affaire. Les marchandises grevées du fret, des frais de transport et des droits de douane exigent une mise de fonds immédiate importante ; en outre, il faut donner aux indigènes les outils et les graines nécessaires à leur travail, il faut entretenir à ses frais une police armée pour la surveillance et le bon ordre du territoire, il faut aussi avoir plusieurs surveillants européens qui ont chacun sous leur direction une partie déterminée de la concession, il faut posséder également un certain fonds de roulement destiné à acheter des récoltes si l'on ne possède pas assez de marchandises, et par dessus tout, si l'on veut installer en grand une plantation de canne à sucre, il faut compter des sommes assez considérables pour l'achat des machines de distillation et de raffinerie. Comme on le voit, un capital relativement important est indispensable pour mener à bien une affaire de ce genre. Pour en donner une idée, un de nos compatriotes, M. Stucky, arendataire du prazo Boror, estime à 500.000 francs le capital nécessaire pour l'exploitation rationnelle et progressive de sa concession. Mais une société formée et conduite d'une manière sérieuse, dirigée par des gérants capables et travailleurs, serait assurée de bénéfices considérables en très peu de temps et récupérerait rapidement son capital. Les principaux produits sur lesquels elle pourrait compter pour l'exploitation de son territoire sont : la canne à sucre, le café, les arachides, le caoutchouc, le riz, les gommes et l'ivoire.

Canne à sucre. — La canne à sucre est cultivée jusqu'ici en Afrique avec beaucoup de succès, surtout

au Natal, et plus récemment dans un grand nombre de vallées du Mashona Land et du Matabele Land. La canne à sucre prospère rapidement dans un sol riche et largement pourvu d'eau. Elle donne des résultats en deux années et reste pendant sept ans sans avoir besoin d'être remplacée. On peut compter que la canne à sucre, dans une plantation bien dirigée, peut rapporter environ 1.000 francs par hectare. Indépendamment du sucre, on obtient, par la distillation, du rhum dont la consommation est considérable et assurée, non seulement sur place, mais aussi par l'exportation vers le Transvaal et la Chartered C°, où les produits portugais ne payent, suivant les conventions établies, qu'un droit de transit de 3 p. 100 à la valeur.

Café. — Des plantations de café ont déjà été établies sur un certain nombre de points de la côte de Mozambique, et jusqu'à présent elles ont assez bien réussi. On peut se baser sur le rendement obtenu dans le Nyassa, dans les environs de Bloem Tyr, où la production annuelle est déjà évaluée à 1.500 tonnes et dont le café a été payé, en 1894, 100sh les 50 kilogrammes.

Thé. — Peu d'essais ont été faits jusqu'à présent dans les plantations de thé, mais il n'y a pas de raison pour que cette plante ne réussisse pas aussi bien au Mozambique que dans le Natal ou dans l'île de Ceylan.

Arachides et copras. — Les arachides et les copras sont les produits du pays les plus abondants et les plus faciles à récolter. Ils demandent très peu de soin et sont d'un bon résultat.

Caoutchouc. — Il serait intéressant d'entreprendre

dans le Mozambique des essais de culture de caoutchouc dont l'usage industriel va tous les jours en augmentant et dont la production ne suffira bientôt plus à la consommation.

Ivoire. — Bien que l'on se livre à une chasse effrénée des éléphants, la région du Zambèze est encore la partie de l'Afrique où l'on trouve ces pachydermes en assez forte quantité. On les rencontre encore par troupeaux de 20 et 40 animaux dans la région du Zambèze, spécialement dans les prazos du Boror et du Massinjere. Le droit de chasse est de 250.000 réis pour les particuliers et de 45.000 réis pour les propriétaires de prazos. La chasse aux éléphants est exercée surtout par des chasseurs portugais qui partent au nombre d'une vingtaine à la rencontre des troupeaux d'éléphants dont ils savent déterminer l'emplacement ; on tue l'éléphant d'un coup de fusil dans l'oreille. Pour attirer les éléphants, on plante des arbres spéciaux qui produisent des fruits dont les éléphants sont très friands et qui ont la propriété singulière de les griser et de les alourdir.

L'ivoire se vend environ 25 francs le kilogramme à Quilimane ; une paire de défenses moyennes pèse de 70 à 80 kilogrammes.

Autres produits. — Indépendamment de ces produits, on trouve encore de l'indigo à l'état sauvage qui a déjà été exploité sur une grande échelle ; le tabac est en abondance dans le Mozambique, et il est probable que des plantations soigneusement dirigées donneraient d'excellents résultats à cause de la similitude de climat, de sol, de saisons de pluies, etc., avec l'île de Cuba.

Mica. — On trouve du mica en très grande quantité. Dernièrement une société française vient de se former pour cette exploitation.

Mines. — Les mines de fer sont abondantes dans différentes parties du territoire, mais on n'a pas encore fait de fouilles sérieuses. On trouve du charbon et du cuivre dans différents endroits, près de Lorenzo Marques, près de Téte, sur le Monatis, sur les bords de l'Arovonna, etc., etc. Différentes sociétés se sont formées pour l'exploitation de ces mines.

Mines d'or. — L'or est surtout abondant dans le territoire de la compagnie de Mozambique et vers le nord du Zambèze, entre Téte et Zumbo. Nous étudierons, dans le chapitre consacré à la compagnie du Mozambique, l'exploitation des mines d'or dans la Manica et le Sofala. On le trouve également dans le territoire de Mpseni, sur la rive gauche du Zambèze. Il est alors en alluvion et est recueilli directement par les indigènes dans le cours des ruisseaux. La compagnie du Zambèze, qui avait le privilège de l'exploitation des mines d'or sur son territoire, a vendu récemment son privilège à la North Charter Land C°.

LA COMPAGNIE DE MOZAMBIQUE

La charte de la Compagnie de Mozambique fut concédée en 1891 par décret du roi de Portugal. Cette charte donnait à la Compagnie pleins pouvoirs d'administration et de possession à deux provinces de la côte de Mozambique : les deux provinces de Sofala et de Manica, qui sont considérées comme les plus riches et les plus florissantes de tout le pays.

La superficie de ces territoires est d'environ 18 millions d'hectares et la population de 300.000 Cafres.

Le capital de la Société est 25 millions de francs, dont une partie seulement a été émise. Actuellement, d'importantes demandes de modifications des décrets de la concession se trouvent en suspens auprès du gouvernement portugais; les principales de ces réformes demandées sont :

Celles qui établissent la liberté de la Compagnie de fixer son tarif des douanes, la prorogation du décret de concession et un changement dans la répartition des bénéfices attribués au gouvernement.

L'administration de la Compagnie de Mozambique, quoique en majorité entre les mains de Portugais, est essentiellement française de cœur et d'intérêt; c'est pourquoi il est intéressant de jeter un coup d'œil sur cette Compagnie qui, sans bruit et sans tapage, dans l'espace de peu d'années, a développé d'une façon considérable les ressources de tous genres de la colonie, entrepris de grands travaux et de nombreuses exploitations, et su acquérir un bénéfice.

Les derniers rapports du conseil d'administration sur les opérations effectuées par la Compagnie en 1896 donnent d'intéressants détails sur le développement considérable qu'a pris cette entreprise.

MOUVEMENT COMMERCIAL

Le mouvement commercial ayant quadruplé depuis 1893 s'élève, en 1896, à 2.306.164 $ 406 réis (12.812.024 fr.). L'augmentation provient en plus grande partie de l'importation et du transit qui mon-

trent une augmentation respective de 87,34 p. 100 sur les chiffres de la première année.

PRINCIPALES RECETTES

Les principales recettes, comme le tableau ci-joint l'indique, sont :

Les douanes, qui augmentent chaque année et qui, avec l'importance de plus en plus grande du commerce de la Chartered Company, verront également leur chiffre doubler d'ici peu.

L'impôt de la paillhote, c'est-à-dire un impôt sur chaque hutte des Cafres, a augmenté de 286.000 francs en 1896, grâce à l'anéantissement du roi Gungunhana.

Les concessions de terrains, dont le chiffre a presque doublé en 1896, auraient été encore plus importantes si la Compagnie, par mesure de prévoyance, n'avait pas réservé pour sa propre exploitation des lots dans les points les plus importants et n'avait réduit la la surface des concessions accordées.

Concessions minières. — L'année 1896 a montré dans ce chapitre une augmentation de 14 millions de réis sur l'année 1895, bien que les circonstances aient été loin d'être favorables aux exploitations minières à cause de la baisse considérable du marché Sud-africain qui a paralysé pour de longs mois toute affaire nouvelle et empêché de nouveaux capitaux de se porter dans les champs d'or de la Manica, et beaucoup aussi à cause de l'épizootie qui décima en peu de temps tout le bétail, coupant ainsi tous les moyens de communications.

Impôt du mussoco. — L'impôt de mussoco ou impôt personnel sur chaque noir a été le seul impôt pré-

sentant une diminution sur l'année 1895. Cela est dû, paraît-il, à ce que l'on n'a pas fait figurer dans ce rendement l'impôt des prazzos de Gorogosa et de Chupanga qui a été recouvré directement par les Compagnies fermières de ces prazzos.

Recette des ports. — L'augmentation des recettes du port de Beira a été de 6 millions de réis sur l'année 1895 (voir chapitre spécial concernant Beira).

En résumé, l'année financière de 1896 se soldait par un bénéfice de 759.151 francs qui aurait permis la distribution de dividendes au nombre d'actions émises. Par mesure de prudence, le conseil d'administration a obtenu des actionnaires que la totalité des bénéfices fut reportée à un compte spécial et destinée à faire face à l'augmentation considérable d'affaires de la Compagnie.

Nous croyons personnellement que cette Compagnie est appelée à donner de bons résultats. Par la richesse et l'étendue de son territoire, propre à toutes les exploitations, elle présente un champ de premier ordre aux colonisateurs et agriculteurs. Par contre, nous croyons que la valeur des champs aurifères de Manica et Sofala a été fortement exagérée, et nous estimons qu'il y aura de grands mécomptes à attendre de ce côté.

Ces derniers temps, il a été fortement question d'amalgamer en une seule société la Compagnie du Mozambique et la Compagnie du Zambèze, qui possède, comme on le sait, des territoires immenses, allant de la rivière Ruenya jusqu'à Zumbo, jusqu'à l'est du Nyassa Land, et jusqu'au sud de la rivière Lukugu. Les négociations relatives à l'acquisition

de l'actif et du passif de la Compagnie du Zambèze par la Compagnie du Mozambique sont, paraît-il, terminées, et cette vaste opération ne dépend plus que de la décision du gouvernement portugais.

TABLEAU DES RECETTES ET DES DÉPENSES
DANS LES TROIS DERNIÈRES ANNÉES (par millions de réis).

Recettes

	1894	1895	1896
	—	—	—
Service postal.	3.071$080	4.765$810	5.951$485
Douanes	103.701 782	112.128 963	169.839 033
Ports	3.383 585	5.376 810	11.899 410
Contributions foncières. . .	3.967 321	5.299 907	5.749 329
Impôts de la paillhote. . . .	11.178 915	11.915 155	63.564 650
Impôt du mussoco.	17.456 122	15.086 514	14.313 930
Service de santé	2.834 262	3.595 180	7.830 161
Amendes	1.712 560	3.076 789	4.945 101
Impôt du timbre	2.885 015	4.488 275	7.126 415
Taxe et licences minières. .	355 500	13.388 955	18.267 332
Licences	17.817 485	19.074 795	23.195 891
Concessions de terrains . .	13.690 927	19.849 840	32.335 685
Recettes diverses.	17.231 021	21.419 055	31.390 682
Total	199.465$575	237.470$048	396.409$104

Dépenses

	1894	1895	1896
	—	—	—
Appointements et échéances.	148.973$563	157.705$646	171.208$929
Rations et *allocations de nourriture*.	4.116 295	1.246 512	2.592 857
Mobilier et ustensiles. . . .	6.817 495	9.280 036	20.586 436
Matériel de construction . .	981 335	152 665	596 170
Embarcations.	409 825	200 200	1.269 271
Armes et munitions.	6.123 383	6.615 643	4.999 571
Outils et instruments divers.	4.515 695	. . . . . .	. . . . . .
Constructions générales. . .	76.718 681	36.641 838	80.871 986
Émoluments et gratifications.	5.707 040	6.233 624	6.801 541
A reporter.	254.363$312	218.076$164	288.926$721

	1894	1895	1896
	—	—	—
Report.	254.363$ 312	218.076$ 164	288.926$ 721
Commissions	2.818 053	3.331 123	9.741 513
Frais généraux	41.674 378	78.058 875	66.946 599
Expéditions.	2.744 663	1.345 780	3.357 600
Loyers de maisons	1.164 590	1.192 960	1.047 297
Bétail divers	459 000	213 500	6.424 510
Frais de voyages	12.868 892	9.772 572	14.062 136
Médicaments	2.602 892	1.619 520	3.676 515
Frais de déplacement. . . .	3.282 550	1.753 000	2.481 460
Exploitation directe.	. . . . . .	2.780 924	204 070
Total. . . .	321.978$ 330	318.144$ 218	396.868$ 421

QUILIMANE

Quilimane est appelé certainement à un bel avenir si le chemin de fer projeté est exécuté. En effet la construction de ce chemin de fer mettrait Quilimane en communication directe avec les possessions anglaises de l'Afrique centrale et sans aucun doute une grande partie des transports des marchandises et le trafic des passagers faits jusqu'ici par les flottilles sur le Zambèze et sur la rivière Shire se trouverait reportée à Quilimane; car cette ville offre une bien meilleure barre et une rivière plus navigable pour les grands navires que le Chinde. De plus, le voyage en chemin de fer jusqu'à la frontière anglaise durerait huit à dix heures au lieu de quatre à cinq jours, et souvent plus, employés maintenant par les bateaux fluviaux sur la Chinde en attendant que le chemin de fer soit construit.

Quilimane a vu son commerce décroître dans une proportion assez grande. Voici le tableau montrant l'importance du commerce des années 1890 à 1895 :

	EXPORTATION	IMPORTATION
	—	—
1890.	£ 79.185	£ 116.930
1891.	» 111.678	» 156.649
1892.	» 112.816	» 143.554
1893.	» 81.541	» 114.612
1894.	» 87.792	» 94.039
1895.	» 76.344	» 94.537

EXPORTATION

Les principaux articles d'exportation sont l'arachide, la copra, la cire, l'ivoire et presque tous ces articles sont expédiés en France et en Allemagne. Une quantité considérable de sucre est dirigée sur Lisbonne et un peu d'ivoire est envoyé régulièrement aux Indes.

IMPORTATION

Les cotonnades de divers genres sont en général importées d'Angleterre et, pour les basses qualités, de Bombay. Matériel de construction, bois de charpente, tuiles, briques, etc., viennent de France. Les provisions, quincaillerie, ferronnerie, etc., d'Allemagne, d'Angleterre et de Hollande. Du sucre de canne a été importé en grande quantité du Natal par la compagnie sucrière de Mozambique dans le but de distiller du rhum et de réexpédier celui-ci au Transvaal où il obtient un bon prix parmi la population indigène.

NAVIGATION

Plusieurs compagnies de navigation ont essayé de créer un port de relâche à Quilimane; mais les résultats obtenus les ont en général amenées à supprimer cette escale.

Le mouvement des navires entrés ou sortis en 1895 a été de 68 vapeurs et de 50 voiliers parmi lesquels on peut compter 2 vapeurs et 3 voiliers français contre 41 vapeurs anglais et 23 vapeurs allemands. Il serait à souhaiter, dans l'intérêt de la colonie du Mozambique, que la compagnie des Chargeurs Réunis ou celle des Messageries Maritimes fît toucher à ce port par un des annexes mettant ainsi en communication Quilimane avec l'Europe, soit viâ Le Cap par les Chargeurs Réunis, ou viâ le canal de Suez par les Messageries Maritimes. Par le manque de communication avec Marseille, les chargeurs de Quilimane se trouvent souvent forcés d'expédier d'importants chargements de copra et d'arachides à Hambourg, port d'attache de la Deutsche Ost Afrika Linie, qui touche toutes les trois semaines à Quilimane.

Les lignes anglaises touchant à Quilimane sont : La Bucknall Line qui y va très irrégulièrement et la Aberdeen Line dont les vapeurs passent à Quilimane toutes les trois semaines.

Fret. — Les frets d'exportation de Quilimane en Angleterre et sur les navires de la Aberdeen Line sont de £ 2.5^{sh} par tonne métrique et £ 1.17^{sh} par tonne de 1.000 kilogrammes.

Le fret sur la ligne allemande varie suivant la quantité et la nature du chargement.

LOYERS — PRIX DE LA VIE

Les loyers sont assez élevés et varient entre £ 12 et £ 30 par mois pour une maison d'un étage con-

tenant de six à douze chambres. Toutes ces maisons sont occupées par les commerçants européens et il est souvent difficile d'en obtenir. Ce sont des constructions solides bâties à la mode espagnole par les Portugais au temps de leur domination florissante.

POPULATION

La population de Quilimane peut être évaluée à 190 Portugais, 50 Européens, 350 Hindous, 120 soldats portugais et la population indigène du district de Quilimane est évaluée approximativement à 1 million d'individus.

PRIX ET SALAIRES DES OUVRIERS INDIGÈNES

Charpentiers, maçons, serruriers, forgerons, par semaine 8^{sh}; cuisiniers, 6^{sh}; domestiques, 2 à 4^{sh}; travailleurs ordinaires, 2^{sh}. Les nègres employés sur les plantations ne sont guère payés plus de 1^{sh} par semaine.

PRIX DU MARCHÉ DE QUILIMANE POUR LES PRINCIPAUX PRODUITS DE L'EXPORTATION

Graines oléagineuses ground nuts,	par kilog.	1 3/4^{d}	à	2 1/2^{d}
Sesame seed.	—	2^{d}	à	2 1/^{d}
Caoutchouc 1re qualité.	—	4/ 8^{d}	à	5/
— 2e qualité.	—	3/ 2^{d}	à	3/ 10^{d}
Cire.	—	2/ 8^{d}	à	3/ 10^{d}
Copra.	—	2 1/4^{d}	à	2 1/2^{d}
Ivoire 1er choix.	—	£ 1 8/	à	£ 1 6/8
— 2e —	—	£ 1 3/6	à	£ 1 6/8
— 3e —	—	£ 1 5/	à	£ 1 8/
— 4e —	—	£ 1	à	£ 1 2/
— 5e —	—	18/ 6^{d}	à	£ 1
— ordinaire.	—	8/	à	10/
— d'hippopotame.	—	3/ 6^{d}	à	5/
Poudre d'or environ.	le gramme.	2/ 1/4 /	à	2^{sh}

Payables en marchandises,

BEIRA

Le développement de Beira dépend de la Chartered C°. En effet, cette ville a été créé il y a quatre ans pour servir de port à la Chartered C° dont les marchandises devaient jusqu'alors passer par la voie de terre très longue et très coûteuse. La population de Beira comprend environ 700 Européens et 900 indigènes. Le commerce de Beira pendant l'année 1896 a considérablement augmenté par rapport à l'année précédente. Voici le tableau comparatif avec 1895 :

	1895	1896
	—	—
Importation	160.270	302.140
Exportation	17.950	17.900
Transit	142.960	191.800
Droits perçus	30.280	39.250

L'accroissement dans le chiffre des importations provient principalement du matériel de chemin de fer importé pour le Beira Railway évalué à £ 62.000. Les principales causes d'augmentation du commerce de Beira en 1896 ont été les suivantes : 1° La guerre du Matabele Land qui a nécessité d'importants envois de troupes, de mulets, de munitions et de vivres de toutes espèces; 2° l'ouverture de la partie méridionale du territoire de la compagnie du Mozambique par suite de la défaite de Gugunhana dans sa lutte avec les troupes de cette compagnie; 3° les divers travaux de chemin de fer qui sont en voie d'exécution dans le pays et dans la Chartered C°; 4° la mise en exploitation de plusieurs compagnies agricoles qui se sont formées aux environs de Beira et ont importé un

matériel considérable. La principale difficulté pour le commerce local et pour les travaux de chemin de fer a été la rareté de la main-d'œuvre indigène; il a été nécessaire de faire venir des ouvriers de plusieurs points de la côte et même de Londres. Le commerce de transit et les relations avec l'intérieur ont souffert de la peste bovine et de la guerre. Les frais de transport du point terminus du chemin de fer de Beira jusqu'à Salisbury ont varié de £ 50 à £ 150 par tonne. Cette énorme taxe a naturellement empêché l'importation de tous les articles excepté ceux indispensables à la vie. Beira est desservi irrégulièrement par les vapeurs de la Bucknall Line et une fois par mois seulement par les vapeurs de la compagnie allemande. Le manque de communications régulières avec l'Angleterre et l'absence d'un bon service postal ont affecté les affaires. Tous les voyageurs et les colons qui se rendent dans la Chartered C° préfèrent encore prendre la route du sud, bien qu'elle soit plus longue et plus coûteuse. Les articles d'importation pour Beira sont les mêmes que ceux de la côte. Les boutiquiers indiens qui tiennent entre leurs mains presque tout le commerce avec les indigènes font venir les produits dont ils ont besoin par l'intermédiaire de maisons de Zanzibar; ils bénéficient ainsi d'un réduction sur les frais de transport.

Les principaux articles importés d'Europe sont : Les chemises de coton, de laine, les toiles, les cotonnades venant d'Allemagne, de Suisse et d'Angleterre. Les mouchoirs teints, imprimés, châles, couvertures de coton, viennent de Hollande et d'Allemagne, la bière ordinaire vient d'Écosse et d'Amé-

rique, les bières d'origine allemande sont en diminution marquée, la verrerie de table, les verres à vitres viennent de Belgique, les bougies en paraffine viennent d'Angleterre et de Belgique. D'Amérique on importe principalement des conserves de fruits, de saumon, de légumes et de viande, des outils, des pétroles, qui arrivent par voiliers complets; des toiles de chanvre, des meubles démontés et des charrettes. De France, les principaux produits importés sont les matériaux de construction tels que : briques, chaux, ciment, tuiles, poutrelles; les cognacs, vermouths, absinthes, conserves alimentaires, etc., etc. L'année dernière, à cause de la peste bovine qui a décimé les troupeaux du Mashona Land, un commerce important a été fait par différentes maisons de Madagascar, surtout par la maison Mante frères et Borelli de Régis aîné, qui a importé à Beira des chargements de bœufs de Tamatave. Les articles qui sont importés principalement d'Angleterre sont les fers galvanisés, les couvertures, les conserves alimentaires, fusils, poudre, vêtements confectionnés, couleurs et vernis, articles de cuir, chaussures, whisky, etc. Les articles en fer émaillé sont importés d'Allemagne et d'Autriche. A cause des difficultés du transport à l'intérieur, les commerçants doivent avoir soin d'expédier leurs marchandises soigneusement emballées dans des caisses pesant entre 50 et 75 kilogrammes; les caisses doivent être fortement établies et cerclées de fer aux deux extrémités.

PRIX DES PRINCIPAUX ARTICLES DE CONSOMMATION A BEIRA

Alcool, par douzaine de litres, 40° Cartier	£ 3.10
Cognac — —	» 3.10

Briques importées par mer	£7.10
— fabriquées sur place	£ 3 à £ 4
Ciment Portland ou autre par baril de 400 livres	16sh
Coton de Bombay, par livre anglaise	8sk 10d
Fer ondulé, mesure 24, la tonne	16sh
Farine, les 100 livres	£ 1.3 à £ 1.5
Pierre, le mètre cube	10sh à 12sh
Chaux importée, par 60 kilogrammes	6sh
— lente en barils de 200 kilogrammes	£ 1
Peinture, par quintal anglais	» 2
Pétrole, la caisse de 10 gallons	10sh à 12sh
Riz indien, le sac de 160 livres	20sh à 25sh
Bois de Norvège, 3×9 pouces, le pied cube	5d à 6d
Whisky par douzaine de litres	£ 2 à £ 2.10

PRIX DES PRODUITS LOCAUX DE CONSOMMATION

Viande	6d à 1sh 6d
Canards	5sh
Poules	2sh
Œufs, la douzaine	2sh
Oranges, la douzaine	2sh
Ananas, chaque	1sh 6d

Le prix de la vie à Beira est excessivement élevé; les loyers du terrain ont monté de 1sh6d à 4sh6d par mètre carré depuis un an; cependant les constructions faites jusqu'ici sont très primitives et n'offrent qu'un abri imparfait contre la chaleur torride du pays. Ces derniers mois, plusieurs magasins importants ont été construits et l'on va bâtir un grand hôtel en pierre et en briques.

MOUVEMENT DE LA NAVIGATION DE BEIRA EN 1896.

Vapeurs anglais	106	153.848	tonnes
Voiliers —	2	34	—
Vapeurs allemands	41	57.383	—
— français	8	8.765	—
— toutes nationalités	4	2.746	—
Voiliers norvégiens	6	3.211	—
— toutes nationalités	11	1.999	—
Total	178	227.986	tonnes.

Le chargement importé s'est élevé à un total de 30.080 tonnes, le nombre de passagers débarqués a été de 3.703 et de passagers partis de Beira de 2.761.

POPULATION DE BEIRA

Portugais	417	Anglais	121
Hindous	71	Chinois	28
Grecs	26	Allemands	22
Français	17	Américains	12
Italiens	12	Divers	52
Indigènes	2.350		

Soit un total de 3.128 habitants.

La température moyenne constatée pendant l'année 1896 a été de 24,5° C., le maximum 33,2 et le minimum 14,2.

TARIF DES DROITS DE DOUANE DE BEIRA

Bois, résine, goudron	par kilog.	20	réis.
Fusils non rayés	chaque.	1.500	—
Autres fusils rayés	—	3.500	—
Revolvers, pistolets	par baril.	1.000	—
Sucre	par kilog.	50	—
Aiguilles, épingles, cannes, parapluies, bouchons, broches, pipes ou autres articles similaires.	—	200	—
Articles de luxe tels que montres, chaînes de montres, bracelets, boutons, jouets, parfumerie.	—	500	—
Huiles	par litre.	100	—
Bières, cidre	par décalitre.	400	—
Vin ordinaire et vinaigre en tonneaux	—	600	—
— — en bouteilles	—	800	—
Vin mousseux	—	2.000	—
Vin ordinaire, provenance du Portugal	—	200	—
Alcools et cognac jusqu'à 24° Cartier	le gallon.	1.200	—
— — au-dessus de 24°	—	3.000	—
Cognac en bouteilles et liqueurs	la caisse.	2.500	—
Ciment et chaux	par kilog.	4	—
Thé	—	500	—
Pioches pour indigènes	chaque.	600	—
Chapeaux	10 p. 100.	*ad valorem*	
Glaces avec cadres	par kilog.	200	—
Vieux uniformes et vêtements pour le commerce			

indigène	par kilog.	50	réis.
Fil en pur coton	—	80	—
Fil de laine ou soie, pur ou mélangé	—	150	—
Tissu de laine, de soie ou autre genre pur ou mélangé	—	100	—
Riz, poisson fumé.	—	20	—
Pommes de terre, biscuits de mer, oignons, farine.	—	20	—
Beurre, fromage, lard, viande, conserves, provisions de toutes sortes, biscuits et autres produits non mentionnés	—	100	—
Toile à voile, cordages.	—	70	—
Produits médicinaux ou pharmaceutiques	—	200	—
Métaux précieux travaillés ou bruts ainsi que les articles contenant des métaux précieux . . .	à la valeur	10 p.	100
Cuivre et laiton non travaillé en planches, en tubes ou en baguettes	par kilog.	10	réis.
Cuivre ou laiton travaillé, étamé, nickelé, etc. .	—	200	—
Plomb en saumon, feuilles ou autre	—	5	—
— autrement	—	50	—
Zinc en feuilles, saumon, tubes, baguettes, etc. .	—	5	—
Fer et acier brut ou en feuilles, barres, fil, etc .	—	3[d]	
Fer en tubes et autres genres non mentionnés. .	—	15	réis.
Fer manufacturé, ustensiles de ménage, clous, vis, coutellerie, etc.	—	80	—
Papier à écrire imprimé ou lithographié	—	200	—
Autres qualités	—	100	—
Pétrole	par décalitre.	120	—
Poudre	par kilog.	300	—
Tuiles et briques.	—	2	—
Porcelaine et faïence.	—	25	—
Pendules et montres	à la valeur	10 p.	100
Savon.	par kilog.	50	réis.
Sel	par décalitre.	250	—
Tabac portugais en feuilles ou en rouleaux coupés.	par kilog.	25	—
Cigarettes.	—	150	—
Autrement préparé	—	100	—
Tabac étranger brut	—	1.800	—
— préparé	—	3.600	—
Tissus de soie pure ou mélangée, en pièces ou confectionnés.	—	2.500	—
Tissus de laine en pièces ou façonnés, drap ou cachemire pur ou mélangé avec soie.	—	700	—
Flanelle pure laine	—	600	—
Flanelle laine et coton	—	400	—
Châles et mouchoirs de pure laine ou de laine et coton mélangés.	—	700	—

Mousseline	par kilog.	700	réis.
Tissus divers laine et coton	—	400	—
Tissus de coton de toutes sortes de qualités en pièces ou confectionnés, blanchis et non blanchis.	—	200	—
Imprimé ou teint	—	350	—
Tissus de lin non énumérés, en pièces ou confectionnés	—	300	—
Jute ou chanvre et sacs	—	30	—
Parapluies et ombrelles en soie	—	1.500	—
Bougies	—	70	—
Tout autre matériel	—	200	—
Marchandises diverses non spécifiées ici	10 p. 100 à la valeur.		

Les objets de provenance portugaise ou exportés du Portugal bénéficient sur ce tarif d'une réduction de 90 p. 100.

ARTICLES LIBRES

Matériel de chemin de fer, rails, locomotives, wagons, tenders, etc. Matériel télégraphique, glaces, livres, plantes, instruments scientifiques et divers articles de provenance portugaise.

DROITS D'EXPORTATION.

	POUR LES PORTS	
	étrangers.	portugais.
Arachides et autres graines oléagineuses	2 p. 100	1 1/2 p. 100
Sésame, calumba, gomme, excepté le copal, peaux et cuirs, tabac naturel	4 p. 100	2 —
Caoutchouc, gutta-percha, poivre, corne, dents d'hippopotames, écailles de tortues, coquilles diverses, cire et ébène	5 —	3,75 —
Clous de girofles, ivoire	10 —	7 1/2 —
Gomme copal, perles et autres	6 —	4 1/2 —
Articles divers non énumérés	2 —	1 1/2 —

ÉTABLISSEMENTS A CRÉER A BEIRA

Beira est appelé à devenir une ville importante et il est utile de s'y créer des débouchés avant que

la place soit déjà prise d'une façon définitive par les maisons anglaises, allemandes ou portugaises. Les terrains sont encore relativement avantageux. Les principaux genres de commerce que l'on pourra faire à Beira sont : 1° Pour sociétés ou capitalistes disposant d'un capital de 300.000 francs et au-dessus : importation et exportation de produits du pays comme les diverses maisons qui se livrent déjà à ce commerce, voir chapitre sur le commerce à entreprendre au Mozambique. 2° Pour personnes disposant d'un petit capital, il y a place pour plusieurs petites maisons de détail : vente des articles européens, spécialement des conserves, produits alimentaires et articles confectionnés; hôtels et restaurants. 3° Pour des industriels, il y aurait probablement de bons débouchés pour des fabriques de savon, de bougies; des distilleries de rhum ou d'alcool dont la production serait prise par la côte de Mozambique et par le Transvaal. Dans le voisinage de Beira on pourrait établir une briqueterie qui donnerait également de bons résultats. Mais le commerce le plus important à entreprendre dans la province ou aux alentours de Beira, serait certainement l'exploitation agricole d'un « prazo » (voir chapitre spécial).

BEIRA RAILWAY

Le chemin de fer de Beira a été projeté pour mettre en communication Beira avec l'intérieur de la Chartered C°.

Le capital de la compagnie est de £ 600.000 en actions ordinaires; 295.000 actions ont été données à

la compagnie de Mozambique comme vendeur et 305.000 à la Chartered C°, comme promoteur de l'entreprise.

Une émission de £ 250.000 obligations 6 p. 100 fut faite l'année dernière, la Chartered C° garantissant un boni de 100 p. 100, en actions ordinaires de chemins de fer, aux souscripteurs des obligations. Les directeurs de la compagnie sont :

MM. A. Beit, le marquis de Mello, Enricksen, Rochfort Maguire, A. Moreing, Van Laun.

Le chemin de fer qui a une longueur de 118 milles part de Fontesville et atteint maintenant Massikesse. Il sera continué incessamment jusqu'à Salisbury; la distance totale étant depuis la côte de 360 milles. Depuis Beira jusqu'à Fontesville, le chemin de fer est à demi sur route à cause des sables mouvants et des marais, qui ont rendu la construction très difficile.

FONTESVILLE

Fontesville à 40 milles de Beira est le point terminus de la ligne depuis l'intérieur. Les trains quittent Fontesville une fois par semaine en correspondance avec la diligence pour Salisbury, et aussi chaque jour lorsqu'il y a assez de marchandise ou de trafic assuré. Le climat de Fontesville est très mauvais et il est certain qu'elle ne deviendra jamais une station importante pour les passagers.

DEUXIÈME PARTIE

RENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX SUR LE COMMERCE EN AFRIQUE DU SUD

CHAPITRE PREMIER

LIGNES MARITIMES POUR L'AFRIQUE DU SUD
CONSEILS PRATIQUES POUR LE VOYAGE

VOYAGE

De nombreuses routes s'offrent maintenant aux voyageurs pour se rendre en Afrique. La voie anglaise est la route la plus rapide pour l'homme d'affaires ; pour celui qui aime à voyager confortablement, la compagnie des Messageries maritimes a inauguré récemment un itinéraire très agréable. Les principales lignes de paquebots prenant des voyageurs pour l'Afrique sont :

1° Lignes anglaises : La Castle Line,
L'Union Line.

2° Lignes françaises : La Compagnie des Messageries maritimes,
La Compagnie des Chargeurs réunis.

3° Ligne allemande : La Compagnie de l'Est africain.

Les deux lignes anglaises longtemps en concurrence ont fini par convenir d'un tarif égal; leurs vapeurs partent tous les vendredis de Londres et le samedi de Southampton pour prendre dans cette ville la poste et les passagers.

CONSEILS PRATIQUES

On part de Waterloo station le samedi matin à dix heures et l'on arrive à Southampton à midi.

Après avoir fait transporter vos colis à bord, les ayant recommandés au steward et fermé votre cabine à clef, allez tranquillement déjeuner dans un hôtel de la ville et revenez sur le bateau à deux heures ; le départ a en effet lieu à quatre heures, mais les derniers moments sont employés à prendre les dépêches et à appareiller.

Le départ de l'Angleterre a quelque chose d'émotionnant, l'orchestre du bord joue le *God save the Queen* et tous les assistants se découvrent.

Choix de la cabine. — Prendre autant que possible une cabine située à droite de la route, c'est à dire du côté de l'Océan Atlantique; en effet, il vient du large plus d'air, ce qui est très important dans un voyage où l'on passe les tropiques. Évitez les cabines prenant jour sur les couloirs, on y souffre de l'odeur des machines, de celle des cuisines et du manque d'air; les meilleures cabines sont celles qui sont situées en arrière de la machine, à côté du purser (commissaire de bord), ce personnage important s'offrant toujours la meilleure cabine.

La malle de cabine doit mesurer au maximum 90 centimètres de long sur 35 de haut; moins elle

sera grande, plus elle sera commode, car on est obligé de la sortir de dessous sa couchette six ou huit fois par jour. Il faut également emporter un sac à linge parce qu'on ne lave pas à bord et on doit prendre du linge en quantité suffisante pour arriver jusqu'à destination. Il ne faut pas non plus oublier de se munir d'une chaise de bord la plus confortable possible car la plus grande partie de la traversée se passe en siestes et en flâneries sur le pont.

Marquez tous ces objets de vos initiales, du nom de la ville où vous vous rendez ; emportez quelque livres français, la bibliothèque du bord n'ayant que des ouvrages anglais.

Nourriture. — Quoique très variée, la nourriture à bord des navires anglais, ne vaut pas grand'chose ; cela tient à ce que l'on ne tue pas le bétail à bord comme on le fait sur les paquebots français. L'estomac se fatigue vite de la viande conservée au frigorifique et il est prudent d'emporter avec soi quelques conserves de viande ou de sardines. Si on ne mange pas ces conserves sur le bateau, on en aura toujours l'emploi en chemin de fer, du Cap à Johannesburg, car la nourriture servie dans les wagons restaurants est positivement immangeable

A part la cuisine, tout est parfait sur les paquebots anglais ; un orchestre joue tous les soirs après dîner, on organise de nombreuses fêtes, des bals, des concerts, où le capitaine du bord est souvent un des principaux acteurs.

Pourboires. — Les voyageurs sont souvent embarrassés pour savoir quels pourboires on doit donner à bord des navires. Il est d'usage de donner £ 1 au

steward de cabine, £ 1 1/2 au steward de la salle à manger et 5[sh] au garçon de bains.

Vêtements. — Emportez un costume de voyage en cheviotte, un bon pardessus mac farlane qui vous sera très utile à bord et surtout en chemin de fer du Cap à Johannesburg. Les nuits sont en effet très froides durant toute l'année. Emportez également deux ou trois pyjamas de laine et coton très commodes pour la nuit à bord, pour les premières heures du matin, etc. N'oubliez pas un habit dans votre malle de cabine ; dès que vous mettez le pied sur un bateau anglais, l'habit est de rigueur pour presque tous les dîners. En dehors de sa malle de cabine, on peut emporter une autre malle qui est montée sur le pont tous les jeudis, il faut pour cela la marquer : *wanted on the way*. Les personnes se rendant au Transvaal devront se munir de chapeaux mous autant que possible, de chaussures confortables et de chemises de couleur, de préférence avec faux cols blancs. Il y a en effet à Johannesburg une poussière minérale rouge qui ronge le linge, les habits et les chaussures en très peu de temps ; il est donc préférable d'avoir des vêtements commodes, bon marché, que l'on peut renouveler fréquemment.

Arrivée à Cape-Town. — En arrivant à Cape-Town on peut utiliser le service d'un agent des douanes qui s'occupera de vos bagages, saura éviter de les faire ouvrir à la douane et vous les livrera dans la journée à l'hôtel. On est en effet presque obligé de de rester un jour ou deux dans un hôtel à Cape-Town car il n'y a pas toujours de train rapide pour le Transvaal. Les trains qui emportent le courrier partent de

suite après l'arrivée du navire et n'attendent pas les passagers. Si vous êtes de nombreux passagers à bord, ne négligez pas d'aller retenir en arrivant votre place dans le wagon ; étant donné la longueur du voyage il importe d'être aussi bien placé que possible. Le voyage du Cap à Johannesburg est très long et très monotone ; au fur et à mesure que l'on avance le voyageur s'apercevra que les prix augmentent et la bouteille de bière qui coûte 1^{sh} au départ coûte 4^{sh} dans les stations du Transvaal. La douane du Transvaal se fait à Vereeniging et donne lieu à d'amusants incidents ; à la station précédente, les douaniers en costumes de paisibles citoyens montent dans les wagons, et sans bruit ferment les portes des deux extrémités, puis se mettent tranquillement à examiner les colis et les valises. A la station de la douane, on examine les bagages et comme ces bons Boers aiment encaisser, ils s'arrangent toujours pour trouver quelque chose à taxer lors même que rien dans vos bagages ne soit passible de la douane. Ayez soin également de faire retenir une chambre dans un hôtel, car, sans cette précaution, pendant les époques de boom sur les mines d'or, on risque souvent de passer la nuit à la belle etoile ou dans une voiture de place, ce qui n'est ni confortable ni bon marché.

CHAPITRE II

PRIX DES PASSAGES SUR LES VAPEURS DES LIGNES ANGLAISES ET FRANÇAISES PRIX DES BILLETS DE CHEMINS DE FER EN AFRIQUE DU SUD

LIGNES ANGLAISES

CASTLE LINE ET UNION LINE

		STEAMERS MALLE-POSTE			STEAMERS INTERMÉDIAIRES			
		1re classe	2e classe	3e classe	1re classe	2e classe	3e classe	couchettes
Pour :								
Cape-Town	guinées.	36	25	16	36	23	13	10
Port-Élisabeth	—	42	27	17	39	25	14	11
East London	—	43	28	18	40	26	15	12
Durban.	—	44	29	19	41	27	16	12
Lourenço Marques	—	46	31	21	43	29	18	14
Beira	£	50	33	20	50	33	20	16

Observation. — La boisson n'est pas comprise dans le prix du passage.

Départ de Londres ou Southampton, au même prix.

LIGNES FRANÇAISES

	CHARGEURS RÉUNIS				MESSAGERIES MARITIMES		
	1re classe.	2e classe.	3e classe.	entre-pont.	1re classe.	2e classe.	3e classe.
Pour :							
Cape-Town	850fr	575fr	300fr	250fr	1.225fr	950fr	460fr
Lourenço Marques	1.000	700	350	300	1.225fr	950fr	460fr
Beira	1.150	850	425	375	1.225fr	950fr	460fr
Départ	du HAVRE ou de BORDEAUX				de MARSEILLE		

Observation. — Le vin de table est compris dans le prix des passages.

LIGNE ALLEMANDE

DEUTSCHE OST AFRICA LINIE

	1re classe.	2e classe.	3e classe.
Pour Mozambique	700 marks.	500 marks.	300 marks.
— Beira, Lourenço Marques et Durban	750 —	550 —	300 —

Départ de **Naples** ou de **Marseille** (même prix).

Observation. — La boisson n'est pas comprise dans le prix du passage.

BILLETS DIRECTS DE PARIS A JOHANNESBURG OU PRÉTORIA

Par les Chargeurs Réunis, embarquement au Havre ou à Bordeaux, au choix des voyageurs, viâ **Lourenço Marques**.

1re CLASSE	2e CLASSE	3e CLASSE
1.175fr	850fr	475fr

BILLETS DIRECTS DE HAMBOURG, AMSTERDAM, LONDRES OU PARIS

Par les steamers de la Deutsche Ost Africa Linie. Pour **Johannesburg** ou **Prétoria** viâ **Lourenço Marques.**

1re CLASSE	2e CLASSE	3e CLASSE
1.000 marks	675 marks	425 marks

OBSERVATIONS GÉNÉRALES SUR LES PASSAGES

Durée du trajet. — Le voyage total de Paris à Johannesburg peut s'effectuer en vingt ou vingt et un jours par la ligne postale anglaise, embarquement à Southampton. Le trajet de mer varie de seize à dix-sept jours.

Par les Chargeurs Réunis et les Messageries Maritimes, le temps du voyage est plus long, mais, par contre, les voyageurs ont l'inappréciable avantage d'avoir une bonne cuisine à bord, et en outre ils n'ont que vingt-quatre heures de chemin de fer, au lieu de cinquante heures, temps employé viâ la colonie du Cap.

Bagages. — Les voyageurs ont, sur toutes les lignes de navigation, le droit d'emporter gratuitement 150 livres de bagages, mais généralement on ne leur fait payer aucun supplément pour excès de bagages. Par contre, sur les chemins de fer de l'Afrique du Sud, le transport des bagages est très élevé. Il n'est alloué sur le réseau des compagnies qu'un poids variant de 30 à 50 kilogrammes; le supplément de bagages est compté suivant le tarif de la grande vitesse.

TARIF DES CHEMINS DE FER EN AFRIQUE DU SUD

	MILLES	HEURES	1re CLASSE			2e CLASSE			3e CLASSE		
Ligne de la colonie du Cap :			£	sh.	d	£	sh.	d.	£	sh.	d.
Cape-Town à Kimberley. . . .	647	32	8	1	9	5	7	10	2	13	11
— à Johannesburg. .	1.013	50	11	11	9	7	19	6	4	8	9
— à Prétoria.	1.040	52	11	18	9	8	5	6	4	13	3
Port-Elisabeth à Kimberley. . .	485	27	6	1	3	4	0	10	2	0	0
— à Johannesburg.	713	42	8	4	0	5	13	5	3	3	0
East London à —	665	37	7	13	0	5	6	0	2	19	0
Ligne du Natal :											
Durban à Johannesburg. . .	483	27	6	1	0	4	6	6		»	
— à Prétoria.	511	29	6	8	0	4	12	0		»	
Ligne de Lourenço Marques :											
Lourenço Marques à Prétoria.	350	22	4	8	3	3	9	1	1	19	5
Lourenço Marques à Johannesburg . .	377	24	4	17	0	3	17	0		»	

CHAPITRE III

TAUX DU FRÊT DES MARCHANDISES POUR TOUTES LES LIGNES DE NAVIGATION

COMPAGNIES ANGLAISES ET ALLEMANDES
COMPAGNIES FRANÇAISES DES CHARGEURS RÉUNIS ET DES MESSAGERIES MARITIMES :
SERVICE DIRECT DES CHARGEURS RÉUNIS DU HAVRE ET DE BORDEAUX A JOHANNESBURG ET PRÉTORIA

TAUX DU FRÊT SUR LES VAPEURS DES

LIEUX DE DÉBARQUEMENT		CASTE LINE ET UNION LINE VAPEURS POSTE Départs de Londres. Départs du Havre 10^{sh} en plus. Départs de Bordeaux 15^{sh} en plus.	CASTE LINE ET UNION LINE VAPEURS INTERMÉDIAIRES Départs de Londres, d'Anvers, de Hambourg, de Rotterdam Départs du Havre 10^{sh} en plus. Départs de Bordeaux 15^{sh} en plus.
		sh. d.	sh. d.
Cape-Town. Débarquement 2^{sh} 6^{d} par tonne	1re catégorie. . .	47/ 6	45/
	2e — . . .	33/ 9	32/ 6
	3e — . . .	25/	25/
	4e — . . .	22/ 6	22/ 6
Port-Élisabeth. Débarquement 3^{sh} 6^{d} par tonne. . . .	1re — . . .	47/ 6	45/
	2e — . . .	33/ 9	32/ 6
	3e — . . .	25/	25/
	4e — . . .	22/ 6	22/ 6
East London. Frais accessoires 6^{d} par tonne . .	1re — . . .	53/ 9	51/ 3
	2e — . . .	41/ 3	40/
	3e — . . .	32/ 6	32/ 6
	4e — . . .	30/	30/
Port-Natal. Débarquement compris.	1re — . . .	55/	52/ 6
	2e — . . .	41/ 3	40/
	3e — . . .	32/ 6	32/ 6
	4e — . . .	30/	30/
Delagoa Bay. Débarquement compris.	1er — . . .	—	55/
	2e — . . .	—	42/ 6
	3e — . . .	—	35/
	4e — . . .	—	32/ 6
Beira. Débarquement 10^{sh} par tonne. . . .	1er — . .	—	—
	2e — . . .	—	—
	3e — . . .	—	—
	4e — . . .	—	—
Inhambane. Débarquement 10^{sh} par tonne. . . .	1er — . . .	—	—
	2e — . . .	—	—
	3e — . .	—	—
	4e — . . .	—	—
Quilimane. Débarquement 7^{sh} 6^{d} par tonne. . . .	1er — . . .	—	—
	2e — . . .	—	—
	3e — . . .	—	—
	4e — . . .	—	—

Nota — TOUS CES PRIX SONT AUX 40 PIEDS CUBES OU A LA TONNE

Observations. — TOUS CES PRIX SONT AUGMENTÉS DE 10 P. 100 DE

LIGNES ANGLAISES ET ALLEMANDES

BUCKNALL LINE Départs de Londres ET CLAN LINE Départs de Glascow et de Liverpool.	RENNIE'S ET BULLARD KING'S DIRECT LINE Départs de Londres.	DEUTSCH OST AFRICA LINIE Départs de Hambourg. Chargeant à Anvers, Amsterdam et Naples. Charge pour Marseille au retour.	AMERICAN ET AFRICAN LINE ET UNION-CLAN LINE Départs de New-York.
sh. d.	sh. d.	sh. d.	sh. d.
42 6	—	—	40/
31 3	—	—	30/
25	—	—	27/6
22 6	—	—	21/3
42 6	—	—	42 6
31 3	—	—	32/6
25	—	—	30/
22 6	—	—	23 9
48 9	—	—	43 9
38 9	—	—	33 9
32 6	—	—	31 3
30/	—	—	26 3
52 6	52 6	52/6	45/
40	40/	40/	35/
32/6	32 6	32/6	32/6
30/	30/	30/	26 3
55/	55/	55/	—
42/6	42/6	42/6	—
35/	35/	35/	—
32/6	32/6	32 6	—
—	60/	60/	—
—	50/	50/	—
—	40/	40/	—
—	35/	35/	—
—	70/	—	—
—	60/	—	—
—	50/	—	—
—	40/	—	—
—	70/	—	—
—	60/	—	—
—	50/	—	—
—	40/	—	—

ANGLAISE, AU CHOIX DU NAVIRE.
PRIMAGE.

CLASSIFICATION DES MARCHANDISES SUR LES LIGNES DE STEAMERS ANGLAIS

1re classe. — Arsenic, billards et meubles, courroies, bicyclettes, couvertures de tous genres, livres, articles d'imprimerie, articles de reliure, chaussures, cognacs, ouvrages en cuivre, calicots, tapis, produits chimiques non dangereux, porcelaine, cigares et cigarettes, vêtements, coutellerie, confections, dentelles, articles de fantaisie, verrerie fine, gants, épicerie, mercerie, articles de sellerie et de harnachement, lingerie, caoutchouc brut et manufacturé, cuirs, liqueurs, articles pharmaceutiques, instruments de musique, huiles minérales et de tous genres, orgues et pianos, articles de photographie, machines à coudre, soude, spiritueux de tous genres, éponges, papeterie et librairie, thé, articles pour télégraphe, tabac manufacturé, parapluies. whisky, vins, objets d'art, etc.

2e classe. — Eaux minérales, outils et ustensiles d'agriculture, pommes, armes, essieux et ressorts, lard, bière, biscuits, bateaux, chaudières, fruits en bouteilles, caisses vides, beurre, bougies, voitures, fromage, chicorée, charbon en sacs, café, pâtisserie, farines, cotonnades, émeri, moteurs, poisson conservé, fruits séchés ou conservés, meubles, verrerie ordinaire, sacs à blé, quincaillerie non dénommée, articles de sellerie et de harnachement, fers à cheval, machines au-dessous de 40 cwt, machines pour mines, marbre, allumettes, lait, nitrate de soude, papier d'imprimerie ou autre, conserves, riz, sardines, savon, pierre brute, sucre, soufre, zinc en feuilles, tabac non manufacturé, jouets, vinaigre, wagons, zinc en lingots, etc.

3e classe. — Vannerie, papier d'emballage, fil de fer, etc.

4e classe. — Asphalte, bouteilles vides, briques, charbons pour usage électrique, ciment, faïence ordinaire, bouchons, blé et graines, fer en barres, fer en feuilles, rails, eaux minérales, acier en barres, acier en feuilles, etc.

Classe spéciale. — Acides, benzine, machines et chaudières au-dessus de 40 cwt, poudre et cartouches, ciment, chloroforme, dynamite, bijouterie, locomotives, poutres, pétrole, mercure, quinine, sel en sacs, savon commun, monnaies et espèces, montres, etc.

LIGNES

COMPAGNIE DES

Départs le 15 de chaque mois du Havre,

	UNE SEULE CLASSE DE			
	DU HAVRE par mètre cube ou 700 kilog. Minimum 25^{fr}.	DE BORDEAUX par mètre cube ou 700 kilog. Minimum 25^{fr}. Embarquem. et arrimage, 2^{fr} par ton.		
		Marchandises générales.	Vin par barrique.	Vin par 27 caisses de 12 $bout^{lles}$.
CAPE-TOWN, sous palan.	40^{fr}	50^{fr}	70^{fr}	50^{fr}
LOURENÇO MARQUES, débarquement, 10^{fr} la tonne.	40^{fr}	50^{fr}	70^{fr}	50^{fr}
BEIRA, débarquement, 12^{fr} la tonne.	—	55^{fr}	70^{fr}	55^{fr}

COLIS ALLANT A LA VALEUR : Du HAVRE, 2 1/2 p. 100;

ÉCHANTILLONS SANS VALEUR DEPUIS LE HAVRE

15^{fr} jusqu'à. . . . . 5^{kg} ou 5^{dmc}
20^{fr} — . . . . 25^{kg} ou 25^{dmc}
25^{fr} — . . . . 50^{kg} ou 50^{dmc}
30^{fr} — . . . . 100^{kg} ou 100^{dmc}

TOUS LES PRIX SONT AUGMENTÉS

COMPAGNIE DES MES-

Départs le 10 de chaque mois de Marseille. — Prend au Saint-Nazaire,

BEIRA, au tonneau de 700 ou 1.000 kilog. suivant les marchandises :
LOURENÇO MARQUES, fret à la tonne ou au mètre cube :

FRANÇAISES

CHARGEURS RÉUNIS

le 18 de Bordeaux et le 21 de Lisbonne.

MARCHANDISES DE HAMBOURG par mètre cube ou 1.000 kilog Débarquement compris.	MARCHANDISES DE LONDRES par mètre cube ou 1.000 kilog. Débarquement compris.	TROIS CLASSES DE MARCHANDISES — DE MARSEILLE par mètre cube ou 1.000 kilog. Débarquement compris. 1re	2e	3e	DE LISBONNE par mètre cube ou 1.000 kilog. Débarquement, 1 $ 700. 1re	2e	3e
—	—	—	—	—	—	—	—
48mk	48sh	80fr	65fr	50fr	9 $ 000	11 $ 000	13 $ 000
—	—	—	—	—	—	—	—

De BORDEAUX, 2 p. 100; De MARSEILLE, 2 p. 100.

ÉCHANTILLONS SANS VALEUR DEPUIS BORDEAUX

15fr jusqu'à.	5kg ou	5dmc
20fr —	20kg ou	25dmc
25fr —	50kg ou	50dmc
30fr —	100kg ou	100dmc

DE 10 p. 100 *DE PRIMAGE.*

SAGERIES MARITIMES

même prix les marchandises au Havre, à Bordeaux, Cette, Dunkerque, etc.

60fr plus 10 p. 100 de primage et 12fr,50 de déchargement.

50fr plus 10 p. 100 de primage et 10fr de déchargement.

SERVICE DIRECT DU HAVRE ET DE BORDEAUX A JOHANNESBURG ET PRÉTORIA

COMPRENANT LE TRANSPORT EN CHEMINS DE FER

La compagnie des Chargeurs Réunis, d'accord avec la compagnie des Chemins de fer Néerlandais, a combiné un service direct qui permet de payer au départ de Paris le prix du transport des marchandises rendues franco de tous frais, excepté les douanes, à Johannesburg ou dans toutes les villes du Transvaal.

Indépendamment du prix du fret maritime et du débarquement à Lourenço Marques, l'expéditeur aura à payer :

	pour PRÉTORIA	pour JOHANNESBURG
Les 10 kilogs de marchandises :		
Classe commune	1fr,073	1fr,166
— intermédiaire	1fr,540	1fr,680
— normale	1fr,820	1fr,960

Le minimum de perception est de 10sh par envoi et le minimum de chargement de marchandises communes doit être de 5 tonnes anglaises.

DIVISION DES CLASSES

La classe commune comprend : l'asphalte, les ardoises, les bois bruts, les briques, charbons, laine brute, nitrate de potasse et de soude, tuyaux en terre, tuiles, etc.

La classe intermédiaire comprend : bouteilles vides, bois travaillés, ciment, cyanure de potassium, café,

clous, blé, farine et similaires, fer travaillé, gélatine, machines de toutes sortes, pommes de terre, sucre, savon, zinc non travaillé, etc.

La classe normale comprend : tous les produits non désignés dans les classes intermédiaire ou commune, tels que : vêtements et confections de tous genres, articles d'alimentation, vin, liqueurs, instruments et outils, meubles, etc.

FRAIS ACCESSOIRES A LOURENÇO MARQUES

En plus du fret et du débarquement, la compagnie des Chargeurs Réunis fait payer pour les frais accessoires à Lourenço Marques :

Envoi inférieur à 50 tonnes de 2.000 livres	0fr,116 par 10kg
— de 50 à 100 tonnes	0fr,093 —
— de plus de 100 tonnes	0fr,070 —

CHAPITRE IV

TARIF DU TRANSPORT DES MARCHANDISES SUR LES CHEMINS DE FER DE L'AFRIQUE DU SUD

TARIF GÉNÉRAL DES CHEMINS DE FER DE CAPE-TOWN, PORT-ELISABETH, EAST LONDON, PORT NATAL ET LOURENÇO MARQUES, A JOHANNESBURG ET PRÉTORIA .

(Les prix s'entendent par 100 livres anglaises.)

	A JOHANNESBURG					A PRETORIA				
	1re classe.	2e classe.	3e classe.	classe A.	classe B.	1re classe.	2e classe.	3e classe.	classe A.	classe B.
De :	sh d	sh. d.	sh d	sh d	sb d	sh d	sh d	sh d	sh d	sh d
Cape-Town	12 8	10 10	9 2	8 11	7 1	13 2	11 4	9 8	9 5	7 6
Port-Élisabeth . . .	9 4	8 1	7 2	6 8	5 3	9 10	8 7	7 8	7 2	5 8
East London	8 10	7 8	6 9	6 3	4 11	9 4	8 2	7 3	6 9	5 4
Port-Natal	7 8	6 9	6 3	4 11	. . . .	8 2	7 3	6 9	5 4	. . .
Delagoa Bay	7 0	6 0	4 2	5 6	. . . .	6 6	5 6	3 10	1 5	. . .

Ces prix comprennent la livraison. Les petits envois sont sujets à un tarif minimum.

Classe A. — Depuis les ports de la colonie du Cap. — Comprend : Fer galvanisé en planches ou corroyé, expédié en caisses ou en bottes et déclaré non dommageable, et farines importées.

Classe B. — Depuis les ports de la colonie du Cap. — Comprend les marchandises communes en quantité d'au moins 5 tonnes.

Classe A. — Depuis Port-Natal. — Comprend les marchandises communes en quantité d'au moins 5 tonnes.

Classe 3. — Depuis Delagoa Bay. — Comprend les marchandises communes en quantité d'au moins 5 tonnes.

CLASSIFICATION DES MARCHANDISES

Chaque compagnie de chemins de fer de l'Afrique du Sud ayant une classification spéciale, il serait trop long d'en faire ici l'énumération complète. Les articles susceptibles d'être exportés par des maisons françaises sont presque tous de la classe 1 et de la classe 2. Les classes 3 et A et B comprennent principalement les articles bruts ou machines, tuyaux, briques, tuiles, farines, maïs, etc., etc. Les vins sont de la classe 2 sur le chemin de fer du Cap et de la classe 1 sur le chemin de fer de Delagoa Bay, et les cognacs sont de la classe 3 sur les chemins de fer du Cap et de la classe 2 sur les chemins de fer de Delagoa Bay.

CHAPITRE V

TARIF TÉLÉGRAPHIQUE ET POSTAL. COLIS POSTAUX

TARIF TÉLÉGRAPHIQUE

TARIF INTÉRIEUR

Colonie du Cap, Natal, Bechuana Land britannique, Transvaal, Etat libre d'Orange, Delagoa Bay. — Le tarif des télégrammes entre ces divers pays est de 1^{sh} pour les dix premiers mots, et de 6^{d} par chaque groupe de cinq mots suivants.

Pour la **Rhodésia,** le tarif est de 3^{d} par mot, avec un minimum de 2^{sh} 6^{d} par dépêche, sur le territoire de la Chartered C°, et de 3^{sh} 6^{d} par dépêche de 10 mots, plus 3^{d} par mot pour un autre État de l'Afrique du Sud.

TARIF DE L'EUROPE POUR LES ÉTATS DE L'AFRIQUE DU SUD

Le prix d'un télégramme de tous les États de l'Europe, excepté la Turquie, est de 5^{sh} par mot pour les villes du Cap et de Durban, et de 5^{sh} 2^{d} pour les villes de l'intérieur de la colonie du Cap, du Natal,

de la République d'Orange, du Transvaal, et pour Lorenzo Marques.

Les télégrammes pour la Rhodésia sont tarifés à 5^{sh} 5^d par mot; ceux pour le Mozambique varient de 5^{sh} 1^d à 5^{sh} 5^d par mot.

TARIF POSTAL

Tous les États de l'Afrique du Sud, excepté la Chartered C°, font partie du tarif international, c'est-à-dire que les lettres doivent être munies d'un timbre de 0f,25 par 15 grammes de poids. Les lettres à destination de la Rhodésia sont tarifées :

D'Angleterre à la Rhodésia.	2d 1/2 par demi-once
De la Rhodésia en Angleterre	6d —
— à un autre pays de l'union postale.	6d 1/2 —

COLIS POSTAUX

ÉTAT LIBRE D'ORANGE, RÉPUBLIQUE SUD-AFRICAINE ET COLONIE DU CAP

Jusqu'à 1kg,360.	3fr.00
De 1kg,360 à 3 kilogrammes.	7 ,25
de 3 ,000 à 5 —	10 ,25

COLONIE DU NATAL

Jusqu'à 1kg,360.	3fr,10
De 1kg,360 à 3 kilogrammes.	6 ,10
De 3 ,000 à 5 —	9 ,10

MOZAMBIQUE ET RHODÉSIA

(Pas de colis postaux.)

CHAPITRE VI

TABLEAU GÉNÉRAL DES POIDS, MESURES, ETC. USITÉS EN AFRIQUE DU SUD

POIDS.

1.000 kilogrammes	= 2.205 liv. angl.
1 tonne	= 1.016 kilogs.
1 quintal ou 8 stones	= $50^{kg},800^{gr}$
1 stone ou 14 livres anglaises	= $6^{kg},350^{gr}$
1 livre anglaise ou 16 onces	= $0^{kg},453^{gr}$
1 once	= $0^{kg},028^{gr}$
1 livre hollandaise	= $0^{kg},494^{gr}$

POIDS POUR LES MÉTAUX PRÉCIEUX.

1 livre Troy	= 12 onces	= $0^{kg},273^{gr}$
1 once	= 20 pennyweights	= $0^{kg},031^{gr}$
1 pennyweight	= 24 grains	= $0^{kg},015^{gr}$
1 grain		= $0^{kg},006^{gr}.5$

MESURES DE LONGUEUR.

1 verge du Cap à 12 pieds	= $3^{m},768^{mm}$
1 pied du Cap	= $0^{m}.314$
1 pied anglais ou 12 pouces	= $0^{m},304$
1 yard anglais ou 3 pieds	= $0^{m},914$
1 pouce anglais	= $2^{cm},5$
1 mille anglais	= $1.609^{m},31$

MESURES DE SURFACE.

1 morgen du Cap	= $85^{ares},650$
1 verge carrée du Cap	= $0^{ares},1427$
1 pied carré du Cap	= $0^{ares},0009$
1 acre anglais	= $40^{ares},467$

MESURES DE VOLUME.

1 pied cube	=	0^{m3}.0283
1 mètre —	=	35,31 pieds
40 pieds —	=	1^{m3},133

MESURES DE CAPACITÉ.

1 leaguer ou	126 gallons imp.	=	572^{lit},418
1 pipe ou	91 —	=	413 ,413
1 laam	31,5 —	=	143 ,104
1 anere	78,75 —	=	35 ,775
1 gallon ou 4 quarts, ou 8 pints		=	4 ,543

Une barrique de *Bordeaux* contient 46 gallons ou 22 douzaines de bouteilles.

1 load ou 10 muids, ou 2.972 boisseaux anglais.	=	1.080^{lit},262
1 muid ou 4 cheapels	=	108 ,026
1 cheapel ou 0,743 boisseau anglais	=	27 ,006
1 boisseau anglais ou 8 gallons	=	36 ,348
1 gallon	=	9 ,087
1 bushel de blé est dit peser		60 livres
1 — d'avoine —		47 —

MONNAIES.

La livre sterling	en or.	= 20^{sh}	= 25^{fr},00	plus le change
La 1/2 livre sterling	—	= 10^{sh}	= 12 ,50	
La 1/2 couronne	en argent.	= $2^{sh}6^{d}$	= 3 ,10	
La pièce de	—	2^{sh}	= 1 ,50	
La —		1^{sh}	= 1 ,25	
La —	—	6^{d}	= 0 ,60	
La —	—	3^{d}	= 0 ,30	

Le penny en bronze (ne s'emploie pas au Transvaal).

MONNAIES PORTUGAISES.

Au pair :

1 franc	=	180 réis.
1.000 francs	=	180.000 —
Un conto de réis.	=	5.555 fr.

Au change moyen (année 1897) :

1.000 réis.	=	environ	4^{f},30
Un conto	=	—	4.300 fr.
Un franc.	=	—	232 réis.

RAPPORT DU THERMOMÈTRE CENTIGRADE AU THERMOMÈTRE FARENHEIT.

00° centigr.	= 32° Farh.	40° centigr.	= 112° Fahr.
10 —	= 50 —	50 —	= 127 —
15 —	= 59 —	60 —	= 149 —
20 —	= 68 —	70 —	= 167 —
25 —	= 77 —	80 —	= 174 —
30 —	= 86 —	90 —	= 194 —
35 —	= 95 —	100 —	= 212 —

RAPPORT DU BAROMÈTRE.

725 millim.	= 28inch,54	755 millim.	= 29inch,73
730 —	= 28inch,74	760 —	= 29inch,92
735 —	= 28inch,94	765 —	= 30inch,12
740 —	= 29inch,13	770 —	= 30inch,32
745 —	= 29inch,33	775 —	= 30inch,51
750 —	= 29inch,53		

CHAPITRE VII

LISTE DES EXPORTATEURS POUR L'AFRIQUE DU SUD DE PARIS, LONDRES, MANCHESTER ET HAMBOURG

PRINCIPAUX EXPORTATEURS DE PARIS

Aubert (Georges), de la maison H. Bramma et Cie, 21 *bis*, rue de Paradis.

Aubert, Dutilleux et Cie, 178, rue du Temple.

Alexander et Cie, 28, rue d'Hauteville.

Aucoc, 9, rue du Quatre-Septembre.

L. Berthelemont, 45, rue de Paris (Charenton).

H. Bramma et Cie, 21 *bis*, rue de Paradis.

Bonfils, Monneret et Cie, 8, rue Barbette.

Drouet, 72, avenue Parmentier.

Fould et Cie, 30, Faubourg-Poissonnière.

P. Forest, 3, rue des Batignolles.

F. Grunberg et Cie, 10, rue Taitbout.

S. Hayem et Cie, 38, rue du Sentier.

Hémonel et Cron, 25, rue des Petites-Écuries.

Klotz, 37, boulevard de Strasbourg.

Kiefe frères, 22, rue Saint-Georges.

Limozin et Flament, 14-16, rue des Petits-Hôtels.

Milcent, Pierre, 49, rue Rochechouart.

J. Pierson, 54, Faubourg-Montmartre

Picart, 87, Faubourg-Saint-Antoine

Ch. Renaudin, 11, quai aux Fleurs.

G. Soudet, 2, rue de Valois.

Schmertz, Louis, 124, rue de Tolbiac.

Stern, 47, passage des Panoramas.

Thiébaut frères, 32, avenue de l'Opéra.

Emmanuel et Cie, 8, rue Barbette.

Vergine, Quesnel et Cie, 68-70, boulevard Sébastopol.

C. Bertels et Cie, 44, rue d'Enghien.

Langstaff, Ehrenberg et Pollack, 12-14, rue d'Enghien.

J. Brun et Cie (Morel et Gilberg, successeurs), 38, rue de la Verrerie.

E. Brochon, 15, rue Marsollier.

Société transvaalienne d'alimentation, 224, rue Saint-Denis.

Boggio et Cie, 22, rue Richer.

Félix Weil, 40, rue Meslay.

H. Dammien et Cie, 64, rue d'Hauteville.

M. Allain et Cie, 25, boulevard Poissonnière.

PRINCIPAUX EXPORTATEURS DE LONDRES

J.-W. Anderson et Co, 110, Cannon St. E. C.

Andre, Mendel et Co, 1, Whittington Avenue, E. C.

R. Baelz et Co, 14-20, St Mary Axe, E. C.

Bailey, Thomas, 2, Wood St, Cheapside, E. C.

Baker, Samuel et Co, 18, Fenchurch St, E. C.

W.-E. Ball, 107, Fenchurch St, E. C.

Bankhead, Hill et Co, 27, Clements Lane, Lombard St, E. C.

Henry Joseph Barrett, 17, High St, Hull.

A. Bardsdorf, 97, Wool Exchange, Coleman St, E. C.

T. Bates, 12, Trump St, E. C.

F. Beck, 9, Mincing Lane, E. C.

Bell, Thomas et C°, 1, Bury St, St Mary Axe, E. C.

Benjamin, Williams et C°, 27, Leadenhall St, E. C.

Berkeley et C°, 165, Fenchurch St, E. C.

Blagden et Prince 4, Lime St, E. C.

Blyth, Greene, Jourdain et C°, 41, Eastcheap, E. C.

A.-E. Booth et C°, Finsbury Circus Bldgs, E. C.

Borradaile et C°, 150, Leadenhall St, E. C.

Brandam Bros et C°, 5, Philpot Lane, E. C.

J. Brodie et C°, 1, Greshaml Bldgs, Basinghal St, E. C.

Brook, Spooner et C°, 2, Fen Court, E. C.

Budden, Fisher et C°, 47, Lime St, E. C.

J.-H. Caird et C°, 29, Gracechurch St, E. C.

Campbell, Shearer et C°, 4, Eastcheap, E. C.

Chalmers, Guthrie et C°, 9, Idol Lane, E. C.

Clarke et Creswell, 2, Gresham Blgds, E. C.

Cleghorn, Harris et C°, 95, Finsbury Pavement, E. C.

Cotesworth et Powell, 148, Leadenhall St, E. C.

T.-A. Crombie, 17, Basinghall St, E. C.

Davis et Soper, 54, St Mary Axe, E. C.

D. de Pass et C°, Fenchurch Bldgs, Fenchurch St, E. C.

Descours, Parry et C°, 38, Cornhil London, E. C.

C. Dreyfus et C°, 2, Jeffrey's Square, St Mary Axe, E. C.

H. D'Souza, 10, Union Court, Old Broad St, E. C.

Wm Dunn et C°, 43-56, Broad St, E. C.

A. Durant et C°, 22, Gresham St, E. C.

A.-L. Elder et C°, 7, St Helen's Place, E. C.

J.-C. Eley et C°, 102, Milk St, E. C.

Ebert, Ernest et C°, 83, Queen Victoria St, E. C.

J.-A. Ewing et C°, Dunedin House, Basinghall Avenue, E. C.

F.-H. Faviell, 45-46, Leadenhall St, E. C.

Forwood Bros et C°, 3, Crosby Square, E. C.

Fowlie et Boden, 15, Coleman St, E. C.

H.-J. Gardiner et C°, 70, Basinghall St, E. C.

Gebhardt et C°, Dathwood House, 9, New Broad St, E. C.

Gibberd et C°, Portland House, Basinghall St, E. C.

B.-A. Grantoff et C°, 3, Jeffrey's Square, St-Mary-Axe, E. C.

Green et Lonsdale, Dashwood House, E. C.

C.-W. Hancock et C°, 19/21, Fore-street Avenue, E. C.

Henckell, Du Buisson et C°, 18, Laurence Pountney Lane, E. C.

Hill et Paddon, Laurence Pountney Lane, E. C.

Holt et Holt, 8, Aldermanbury Avenue, E. C.

H. et J. Israel, 70, Finsbury Pavement, E. C.

J.-W. Jagger et C°, 34/36, Gresham St, E. C.

L. Jantzen, 6, Noble St, E. C.

C. Joseph et C°, 10, South St, Finsbury, E. C.

Kemsley, Walter et C°, 147, Leadenhall St, E. C.

King, Sons et C°, 8, Fowkes Bldgs, Gt Tower St, E. C.

L. Lazarus et Sons, 29, Gt Helen's, E. C.

Leete et Bailon, 36, St-Mary at Hill, E. C.

Lewin et Rowehl, 12, Chapel St, Milton St, E. C.

J. Lewin, 7/8 South Place, Finsbury, E. C.

Lewis et Marks, 8, Finch Lane, E. C.

W. Lovegrove, 12, St-Mary Axe, E. C.

W.-A. Luning et C°, 8, Minories, E. C.

J. Lyon et C°, 4 Lombard Court, E. C.

Wm.-G. Mac Gregor et C°, 18, Coleman St, E. C.

Mackinlay et C°, 152, Wool Exchange, Coleman St, E. C.

E. Martin et C°, 75, Little Britain, E. C.

J. Mengel et C°, 37, Moore Lane, E. C.

W. Meyerstein et C°, 5, London Wall Avenue, E. C.

W.-H. Milsted et Son, 19 a, Coleman St, E. C.

Gordon Mittchell et C°, 1 a, Aldermanbury Avenue, E. C.

John Moreton et C°, 16 Fore-street Avenue.

Mosenthal, Sons et C°, Portland House, 72, Basinghall St, E. C.

Neale et Wilkinson, 9, Union Court, Old Broad St, E. C.

Offley, Cramp et C° 66, Mark Lane, E. C.

Padgett et Coles, 21, Finsbury Circus, E. C.

Peach et C°, Portland House, Basinghall St, E. C.

Peacock Bros et C°, 2, Milton St, E. C.

G.-H. Penney et C°, 23, Lime St, E. C.

Ransohoff et Wissler, 14, Mincing Lane, E. C.

Wm Reid et C°, 79, Queen St, E. C.

G. Reid et C°, 79,Queen St, E. C.

Rolfes, Nebel et C°, 69/70 Mark Lane, E. C.

W.-C. Rudkin, 29, Gracechurch St, E. C.

H. Russell et C°, 1, Queen Victoria St, E. C.

Rylands et Sons Limited, 55, Wood St, E. C.

Saddington et C°, 30, Lime St, E. C.

J.-J.-B. Saffrey, 35, Queen Victoria St, E. C.

W. Savage et Sons, Blomfield House, London Wall, E. C.

F. Schaeffer et C°, 118, Queen Victoria St, E. C.
J. Searight et C°, 7, East India Avenue, E. C.
H. et S. Spiers, Broad St Avenue, E. C.
Staley, Radford et C°, 2, Fenchurch Avenue, E. C.
Julian Stephens, 19 a, Coleman St, E. C.
Steytler, Bulos et C°, 10, St Swithin's Lane, E. C.
Store Bros, Gresham Bldgs, Basinghall St, E. C.
Stuart, Campbell et C°, 1, Gresham Bldgs, Basinghall St, E. C.
Swantson et C°, 1, Laurence Pountney Hill, E. C.
Thomson et Son, 277, Wapping, E.
J.-R. Thomson et C°, St-Peters Chambers, Cornhill, E. C.
T. Trapp et Sons, 21, Water Lane, Gt Tower St, E. C.
Trew et Snow, 19, Fore-street Avenue, E. C.
Tulloch et C°, 4, Fenchurch Avenue, E. C.
Van der Byl. Pratt et C°, 3/4, Gt Winchester St, E. C.
Walsh, Lowett et C°, 118 Cannon St, E. C.
Walker Bros, 36, Basinghall St, E. C.
J. Walter et C°, Farringdon House, E. C.
J. Weil, 2, Gresham Bldgs, E. C.
Werner Israel, 46, New Broad St, E. C.
R. Whyte et C°, 19, Bury-St, St-Mary Axe, E. C.
Wingate et Johnson, 17/18, Aldersgate St, E. C.
Woodheat, Plant et C°, 43, Basinghall St, E. C.
Wood et Parker, 2, East India Avenue, E. C.

PRINCIPAUX EXPORTATEURS DE MANCHESTER

Louis Behrens et Sons, Portland St.
S.-L. Behrens et C°, 22, Oxford St.

Beith, Stevenson et C°, 14, Bridge St.

Clark, Walter et Son, 9, Bridgewater Place, High street.

Cottrill et C°, Limited, New Cannon St.

A.-K. Dyson et C°, 88, George St.

J.-W. Gill et C°, 5, Charlotte St.

W. Graham et C°, 48, Sackville St.

Hill, Gomes et C°, 86, Major St.

Hudson, Sydney, Chepstow St.

J.-F. Hutton et C°, 29, Dale St.

H. M. Langley, 42, Lloyd's House, Albert Square.

Lee, Frank et C°, 9, Oxford St, St Peters.

Leisler, Bock Bros et C°, 50, Princess St.

Levy, Abraham et Sons, 25/27, Turney St, et 30, Thomas St.

S.-A. Meyer et C°, Newton St.

G. et S. Nathan, 338, Deansgate.

Pascoe Bros, Lloyd's House, Albert Square.

Pickering et Berthoud, 42, Sackville St.

Rylands et Sons, Limited, New High St.

C.-I. Sassoon et C°, 26, Dickinson St.

Steinthal et C°, Hardman St, Deansgate.

Sternberg Bros, Cohen et C°, Whitworth St.

Tootal, Broadhurst, Lee et C°, Limited, 16/62, Moseley St.

PRINCIPAUX EXPORTATEURS DE HAMBOURG

Arndt et Cohn, Adolphsbrücke, 4.

Conrad Behre, Neuerwall, 40.

C.-A. Heinr. Becker, Brodschrangen, 8.

Adolph Berend, Neuerwall, 84.

M. Cresta et C°, Gr. Bleichen, 32.
Ludwig Deuss et C°, Neuerwall, 33.
F.-O. Flier, Dornbusch, 4.
Otto Gierth et C°, Raboisen, 103.
Geo. Thos. Guttery, Kl. Johannisstrasse, 1.
Friedr. Hahn, Neueburg, 4.
Ed. Halbrock, Gr. Bleichen, 33.
Hansing et C°, Ferdinandstrasse, 63.
F.-A.-C. Harfst, Catharinenstrasse, 8.
M. Herz et C°, Grimm, 12.
Rich. Kalbitz, Holland Brook, 13.
Herm. Katzenstein Dovenhof, 82/83.
Konig et Kühlbrunn, Paulstrasse, 12.
Engelbert Kolb, Alte Gröningerstrasse, 25.
I. Kronheimer et C°, Admiralitätstrasse, 58.
Ferd Kugelmann, Neueburg, 13.
Ludwing Lorentz, Ferdinandstrasse, 51.
W. Lüning, Ferdinandstrasse, 71.
Lütgens et Einstmann, Alte Gröningerstrasse, 5.
Rudolf Martens, Gr. Bleichen, 25.
Joh. Wilh. Meier, Hopfensack, 11.
A.-H. Meinnolff et C°, Dovenhof, 115.
Heinr. Ad. Meyer, Rodingsmarkt, 34.
Mohrmann et Hübler, Pelzerstrasse, 9.
Nelson et Moritz, Adolphsbrücke, 11.
G.-E. Ohl, Kattrepelsbrücke, 4.
Eugène Pally, Hermannstrasse, 15.
Otto Peycke et Sohn, Dovenhof, 11.
L. Rascher et C°, Ferdinandstrasse, 41.
Wm. Pilippe et C°, Paulstrasse, 29.
Albert Raaff et C°, Ferdinandstrasse, 25.
Reiners et C°, Gr. Bäckerstrasse, 15.

Retzmann et C°, Kl. Reichenstrasse, 13.
Edm. Romberg et Krämer, Neuerwall, 5.
Moritz Rosenblum, Admiralitätstrasse, 23.
Gebr. Sakheim, Königstrasse, 26.
Gottfried Schmidt et C°, Deichstrasse, 21.
Gustav Schönfeld et C°, Kaiser-Wilhelmstrasse, 47
Iohs. Schüback et Söhne, Cremon, 37.
Schulke et Mayr, Schaarthor, 9.
Schultz et Zumbach, Gr. Theaterstrasse, 30.
Seemanne et Eiffe, Reichenhof, 7.
I. et H. Seligson, Gr. Reichenstrasse, 15.
Scharf et Kayser, Dovenhof, 98.
D. Sonn, Gr. Burstah, 51.
A. Steffens, Dovenfleth, 44.
Thoms et von der Meden, Brodschrangen, 19-21.
Bernhard Uhde, Gr. Reichenstrasse, 3.
G. Vogtmann, Ferdinandstrasse, 63.
Warnholtz et Gossler, Alte Gröningerstrasse, 1.
Watty et Schnars, Schauenburgerstrasse, 34.
Weber et Schaer, Fischmarkt, 11.
Wedells et C°, Paulstrasse, 27.
B. Weinstein jr. Bleichen, 53.
Otto Wick et C°, Gr. Reichenstrasse, 37.
Wölber et Zimmermann, Rödingsmarkt, 24.
C. Woermann, Gr. Reichenstrasse.

Nota. — Toutes les maisons citées ci-dessus expédient généralement toutes espèces de marchandises.

CHAPITRE VIII

INDICATIONS GÉNÉRALES SUR LES ARTICLES IMPORTÉS EN AFRIQUE DU SUD

Armes. — Indépendamment des canons, fusils et munitions importés par les gouvernements, les armes de guerre ne sont pas admises à l'importation, sauf cas spéciaux. Les fusils de chasse employés sont tous d'origine anglaise ou allemande. On se sert aussi beaucoup de carabines Winchester et américaines. Les revolvers sont de provenance américaine. Peu à faire pour la France.

Allumettes. — Rien à faire pour la France. On emploie exclusivement les allumettes suédoises, et leur bon marché est tel qu'elles sont distribuées gratuitement chez tous les marchands de tabac et de liqueurs.

Bois brut. — S'importe directement de Suède, de Californie et d'Australie. On emploie une grande quantité de poutrelles pour les mines.

Bonbons et sucreries. — La France devrait exporter davantage dans cet article. L'emballage doit être excessivement soigné, en petits caissons zinc de peu de poids, à cause des chaleurs des tropiques et des transbordements en chemin de fer.

Bougies. — Rien à faire pour la France. On ne vend guère que des bougies en paraffine et l'on n'en fabrique de ce genre qu'en Angleterre, Allemagne et Hollande. Les bougies chères en stéarine sont d'un petit emploi.

Brosserie et tabletterie. — Vient surtout d'Allemagne, article peu important.

Bicyclettes. — Grand article pour l'Afrique du Sud. Une maison française établie à Johannesburg en vend des quantités. On pourrait avoir de bons résultats avec cet article. Les marques anglaises sont peu à peu détrônées par les machines américaines, et les bicyclettes bon marché viennent d'Allemagne. On en reçoit de bonne qualité à 175 francs.

Bestiaux. — Les bœufs et les vaches sont importés sur une grande échelle de notre colonie de Madagascar. Il y a, pour ces animaux, un grand débouché assuré au Transvaal. On importe maintenant de la viande de bœuf conservée dans de la glace depuis la Nouvelle Zélande; cette viande revient à 4^{d} la livre à Johannesburg.

Beurre conservé. — Grand article d'importation. La France en fournit une partie insuffisante. S'importe surtout en boîtes de 1 livre, de 7 livres et de 14 livres anglaises. Le beurre doit être blanc, salé, et sans odeur. On importe de grandes quantités de beurre du Danemark, et maintenant la Suisse commence à fabriquer le beurre conservé dans de très bonnes conditions. En France, les bons beurres sont trop cher; les beurres bon marché ne supportent pas le voyage et sont invendables à l'arrivée.

Bière. — Rien à faire avec les bières françaises :

trop cher de plus de 50 p. 100. On importe spécialement des bières de Munich fabriquées à Hambourg. On consomme beaucoup de bière de Pilsen et également les bières en bouteilles de Allsopp's Pale Ale, Guines's Stout. Mais l'importation de ces bières se ralentira à cause des nombreuses brasseries installées un peu partout dans l'Afrique du Sud.

Bijouterie or et argent. — Peu à faire pour la France qui fabrique des articles de trop bon goût pour la clientèle sud-africaine. Les montres viennent toutes d'Angleterre ou de Suisse.

Les montres argent viennent d'Allemagne et de Suisse.

Bijouterie fausse. — Se vend en assez grande quantité pour les indigènes, spécialement dans la colonie du Cap où l'élément métis a pris rapidement les modes européennes; on vend surtout des bagues, des boutons de manchettes, bracelets, colliers, boucles d'oreilles, etc. Il y aurait à faire pour la France dans cet article dont les échantillons devraient être remis aux maisons d'exportation de Londres ou de Hambourg.

Café. — S'importe en grande quantité et la vente augmente régulièrement. Vient directement du Brésil ou des États-Unis. Les États-Unis l'expédient aussi tout torréfié et tout moulu, dans des boîtes fer-blanc de 1/2 livre et de 1 livre.

Voitures. — Les voitures de maître françaises devraient se vendre à Johannesburg : elles sont supérieures comme construction aux voitures anglaises, et les riches financiers ne regarderaient pas au prix.

Rien à faire pour les charrettes, chariots, etc., qui se fabriquent dans de très bonnes conditions sur place;

par contre, une grande demande pour wagons de chemins de fer, de tramways, qui sont presque tous fournis par Birmingham et par Hambourg.

Céréales. — Grand débouché en l'Afrique du Sud. Viennent directement des États-Unis, de Buenos-Ayres et d'Australie.

Chapellerie. — On fait une grande consommation de chapeaux mous à larges bords gris et marrons. Ces chapeaux sont fabriqués en Italie et en Autriche; les fabriques françaises pourraient fournir cet article, sinon tout à fait au même prix, du moins dans de bonnes conditions et supérieurs comme qualité. Peu à faire pour les chapeaux de dames.

Ciment. — Grand article, de consommation importante pour les mines : la France en fournit une partie et pourrait en vendre bien davantage; on demande des ciments à prise rapide pour les travaux dans les galeries de mines où il règne toujours une grande humidité.

Confitures et fruits confits. — Article d'un bon débouché, mais tous les fabricants français sont beaucoup plus cher que ceux d'Angleterre, à cause, sans doute, du prix très bas du sucre en Angleterre. Pour l'exportation les confitures anglaises coûtent, à qualité équivalente, environ 1/3 de moins que les confitures françaises.

Coutellerie. — Grand débouché; mais peu à faire pour les fabriques françaises qui n'ont pas les formes et les modèles usités en Afrique du Sud.

Chaussures. — Article très important et que la France pourrait fournir dans de très bonnes conditions, surtout pour les chaussures fines d'hommes et

de dames. L'article ordinaire est importé de Wolverhampton, de Northampton et de Suisse. La chaussure fine est expédiée d'Autriche ; c'est un article de grande consommation et qu'on devrait pouvoir exporter de nos fabriques de Lille, Rouen, Paris, etc., etc.

Sellerie et harnachement. — Ces articles sont presque tous fournis par Birmingham et un peu par les États-Unis. On emploie des modèles spéciaux à cause de la petite taille des chevaux. Article intéressant pour la France.

Lait condensé. — S'importe en très gande quantité. La marque la plus connue est le *Nestlé Milk* et le lait des Alpes Bernoises. L'article français pourrait lutter, mais il faudrait dépenser beaucoup d'argent en réclames.

Conserves alimentaires. — Article de grande consommation, fourni auparavant par la France, mais actuellement les articles américains, anglais, allemands et portugais tendent à remplacer les produits français, qui sont trop chers, et les maisons de gros anglaises n'aiment pas les importer, parce que les prix de ces produits ont été avilis par la concurrence française. On importe surtout des petits pois reverdis, des haricots verts, des asperges et autres légumes fins ; les sardines viennent du Portugal. Les conserves de fruits viennent toutes de San Francisco, à moitié moins cher que celles de Bordeaux. Les articles italiens, introduits depuis peu sur place, prennent une grande extension : ils sont très bien fabriqués, très avantageux. De même pour les conserves de viande, l'article courant et de grande consommation vient de Chicago. La France fournit seulement les pâtés de foie gras, les terrines de gibier

et les articles fins, mais les produits anglais ont des débouchés beaucoup plus importants.

Tissus de coton. — Rien à faire pour la France. Viennent en plus grande partie de Manchester ; les États-Unis expédient aussi des qualités spéciales : Bombay exporte, dans des conditions rendant impossible toute concurrence, les grosses cotonnades ordinaires que les négociants hindous vendent aux indigènes.

Étoffes de laine et autres. Soieries. — La France fournit indirectement une grande partie de ces articles, qui sont achetés et réexpédiés par les maisons de gros de Londres. On emploie beaucoup d'étoffes genre cheviotte, des diagonales, des Jacquard, des façonnés, etc. Peu de draperies; comme soieries, on vend surtout des articles légers de taffetas, des unis, surahs, gazes, mousseline de soie, etc., etc.; l'article ordinaire vient de Zurich et des Indes anglaises.

Couvertures coton et laine. — Article de grande consommation pour les indigènes, et où la France pourrait sans aucun doute lutter avantageusement avec ses articles de Cours, Orléans, etc. Les couvertures coton sont surtout en faveur : elles sont en général de couleur éclatante, à grands dessins de fleurs, d'animaux ou autres fantaisies; elles viennent toutes d'Allemagne ou de Manchester.

Tôle galvanisée. — Article de consommation immense, venant presque en totalité d'Angleterre et un peu de Belgique et d'Allemagne. Rien à faire pour la France.

Outils divers. — Les fabriques françaises trouveraient de bons débouchés dans ces articles en Afrique

du Sud. On demande, pour tous les travaux de mines ou autres, des outils de première qualité que la France produit dans de bonnes conditions. On vend surtout actuellement l'article de Birmingham, les outils de New-York, les haches de Collines, etc., etc.

Ustensiles de ménage. — Viennent d'Angleterre et de Westphalie. L'article français de Japy et Cº est trop cher.

Fromages. — Sont exportés de Suisse et un peu de France. On vend beaucoup de fromages en boîtes de verre. Le fromage de Gruyère s'expédie en grande quantité, par petites meules de 20 à 30 kilogrammes.

Graines et semences. — S'expédient d'Angleterre, des États-Unis et d'Australie. La France devrait en fournir une partie.

Huile comestible. — Vient en petite quantité de Marseille et de Nice, et en grande quantité du Portugal et d'Italie. Les indigènes demandent une huile très ordinaire qui leur est livrée en grande partie par des maisons anglaises qui importent de Marseille et font leurs mélanges en Angleterre.

Instruments de musique. — Débouché encore peu important, mais qui tend à s'augmenter. Les fabriques françaises d'instruments de cuivre pourraient sans doute faire des affaires.

Machines électriques, à vapeur, concasseuses ou broyeuses, industrielles, chaudières, etc. — Toutes ces machines d'un commerce immense pour l'Afrique du Sud entière, viennent d'Angleterre, des États-Unis et maintenant de Hambourg. Bien que fabriquant ces machines dans d'excellentes conditions, les Français ont peu de chances

de fournir ces articles, à moins d'avoir une place prépondérante dans les conseils d'administration des mines ou autres entreprises. La presque totalité des pilons en usage dans les mines d'or du Rand vient de la maison Fraser et Chalmers de Chicago.

Matériel de chemin de fer, locomotives, wagons, rails, etc. — Tous ces articles sont fournis par l'Angleterre, et par l'Allemagne qui livre tout le matériel de la Compagnie Néerlandaise de chemins de fer. Rien ou peu à faire pour la France.

Produits chimiques. — Viennent presque tous de l'Allemagne qui les produit dans des conditions très avantageuses. Grand debouché que la France devrait fournir pour une partie.

Meubles et ameublements. — L'article ordinaire vient en grande quantité des États-Unis, il est expédié tout démonté et est remonté sur place. Les articles plus fins viennent d'Angleterre et d'Allemagne. Il y aurait de bons débouchés dans cet article pour la France, surtout à Johannesburg où les gens riches aiment à acheter des meubles français. Il faudrait que les tapissiers aient sur place un agent possédant tous échantillons, devis et plans, pour prendre les commandes.

Tissus d'ameublement. — Viennent d'Angleterre, d'Allemagne et de Belgique. Les fabriques de Roubaix et de Lyon pourraient lutter avantageusement.

Œufs. — Les chargements d'œufs sont expédiés d'Italie. On fait actuellement des essais pour envoyer des œufs de Buenos-Ayres au Cap.

Papier à écrire, à imprimer, etc. — Viennent d'Angleterre, d'Allemagne et d'Autriche. La France

devrait pouvoir livrer ces articles. On demande des poids et des qualités spéciaux.

Papier de tentures. — Vient d'Angleterre et d'Allemagne. Grand article que la France pourrait fournir dans de bonnes conditions.

Savon. — L'article ordinaire vient d'Angleterre. Les savons de Marseille ne sont pas appréciés sur place, les formes et les qualités ne plaisent pas. En fabriquant l'article demandé en Afrique du Sud, les maisons de Marseille pourraient se créer des débouchés importants.

Spiritueux. — Les marques anglaises sont surtout appréciées, les whiskys d'Irlande et d'Écosse. Les marques principales qui se vendent en Afrique sont : les Dewars, Buchanan's, Crown, etc. Les gins viennent de Hollande et d'Allemagne. Les alcools ordinaires viennent d'Allemagne. La France fournit principalement les cognacs fins, et les marques demandées sont : le Martell ; le Henessy ⋆ ⋆ ⋆ ; le cognac A. et F. Fouquet et Cie ; Pelisson père et Cie, ⋆ ⋆ ⋆ et ⋆ ⋆ ⋆ ⋆ ⋆, etc. Les autres liqueurs française ont également un bon débouché, mais il est très difficile de faire prendre une marque.

Vins de Champagne. — Les vins de Champagne sont consommés en grande quantité. Marques principales : Moët et Chandon, Heidsieck, Vve Cliquot, De Venoge, etc., etc. Même observation que pour les cognacs pour la difficulté de faire prendre les marques. Les marques ordinaires ne sont pas achetées, il est peu avantageux d'en importer à cause des frais qui sont les mêmes que pour les marques connues.

Vins de Bordeaux et de Bourgogne. — Aupa-

ravant, du temps du boom sur les mines d'or, les grands vins de Bordeaux avaient un grand débouché en Afrique du Sud ; actuellement ils ne se vendent plus, à aucun prix. Les gens riches ne boivent que du Champagne. On importe de grandes quantités de vins de Bordeaux et de Bourgogne, et en général on perd de l'argent sur ces produits, à cause de l'avilissement des prix. On reçoit également beaucoup de vins d'Espagne, de Portugal et d'Italie ; en outre les vins de la colonie du Cap font une grande concurrence aux vins européens. Récemment on a importé des vins d'Australie qui ont donné d'assez bons résultats. Les vins allemands du Rhin et de la Moselle sont très demandés, par suite du grand nombre de commerçants allemands en Afrique.

Sucre. — Peu à faire pour les raffineries françaises, qui malgré les primes d'exportation, luttent difficilement avec les maisons de Hambourg ou de Rotterdam. On importe beaucoup de sucre de canne de l'île Maurice et de l'île Bourbon.

Parfumerie. — La parfumerie fine vient de France et d'Angleterre ; elle est vendue par les pharmaciens. L'article ordinaire vient d'Allemagne. Bon article pour la France, et il est certain que la consommation augmentera au fur et à mesure des progrès de la civilisation, les indigènes étant, comme dans les Antilles, très coquets et aimant la toilette, les parfums, etc., etc.

Vêtements et confections. — Ces articles ont un grand débouché en Afrique du Sud, ils sont fournis presque exclusivement par l'Angleterre et par l'Allemagne. Les fabriques françaises de Paris, Lille et

Armentières auraient de bons débouchés pour articles d'hommes ; quant à la confection pour dames, elle est vendue par des maisons anglaises, qui achètent maintenant ces articles à Berlin, au lieu de les acheter à Paris, comme autrefois.

Lingerie, bonneterie, modes, etc. — Une bonne partie de ces articles vient indirectement de France.

Verrerie, porcelaine et faïence. — Viennent d'Angleterre, d'Allemagne et de Bohême. La France pourrait fournir une partie de ces articles, surtout dans les qualités supérieures. L'article ordinaire est trop cher en France.

CHAPITRE IX

CALCUL DES PRIX DE REVIENT DE DIVERS ARTICLES DEPUIS UN PORT D'EUROPE JUSQU'A JOHANNESBURG

CALCUL DU PRIX DE REVIENT

D'UN ENVOI DE 10 TONNES DE CUIVRE EN FEUILLES VIA DURBAN ET LOURENÇO MARQUES

	LIGNES	
	ANGLAISES — Viâ Durban	CHARGEURS RÉUNIS — Viâ Lourenço Marques
	francs	francs
10 tonnes de cuivre à 1.200 francs	12.000,00	12.000,00
Commission d'achat à Paris, 3 p. 100	360,00	360,00
Transit au port d'embarquement, 5 francs la tonne.	50.00	50,00
Fret de mer, 10 tonnes à 41sh3d	515,60	»
— — à 40 francs	»	400,00
Primage, 10 p. 100	51,50	40,00
Droit de wharf à Durban, 10sh par £ 100	60,00	»
Transit au débarquement, 10sh la tonne	125,00	»
Débarquement, 10 francs la tonne	»	100,00
Chemin de fer, 10.000 kilogrammes ou 24.100 livres anglaises à 6sh9d les 100 livres	2.024,40	»
Chemin de fer, 10.000 kilogrammes à 1fr,96 les 10 kilogrammes	»	1.960,00
Frais accessoires, 0fr,116 les 10 kilogrammes	»	116,00
Droits de douane en transit, 3 p. 100	»	360,00
Douane au Transvaal, 7 1/2 p. 100 sur la valeur augmentée de 20 p. 100; soit 7 1/2 p. 100 sur 14.400 francs	1.080,00	1.080,00
	16.266,50	16.466,00
Taux d'augmentation	35,55 p. 100	37,72 p. 100

CALCUL DU PRIX DE REVIENT

D'UN ENVOI DE CENT BARILS DE CIMENT, PESANT CHACUN 150 KILOGR., VIA DURBAN ET VIA LOURENÇO MARQUES

	LIGNES	
	ANGLAISES — Vià Durban	CHARGEURS RÉUNIS — Vià Lourenço Marques
	francs	francs
100 barils, à 15 francs chaque	1.500,00	1.500,00
Commission d'achat, 5 p 100	75,00	75,00
Transit au port d'embarquement, 5 francs la tonne.	75,00	75,00
Fret de mer, 15 tonnes anglaises, classe spéciale à 27^{sh} la tonne	506,25	»
Fret de mer, 15 tonnes à 40 francs	»	600,00
Primage, 10 p. 100	50,60	60,00
Wharf à Durban, 10^{sh} par £ 100	7,50	»
Débarquement à Lourenço Marques, 10 francs la tonne	»	150,00
Transit au débarquement, 10^{sh} par tonne	187,50	»
Droit de transit en douane à Durban, £5 par £100.	75,00	»
Transit en douane à Lourenço Marques, 3 p. 100 à la valeur	»	45,00
Chemin de fer, 15.000 kilogrammes ou 33.075 livres anglaises à 6^{sh}9^{d} les 100 livres	2.790,70	»
Chemin de fer, 15.000 kilogrammes à 1^{fr},68 les 10 kilogrammes	»	2.520,00
Frais accessoires à Lourenço Marques, 0^{fr},116 les 10 kilogrammes	»	174,00
Douane au Transvaal, 7 1/2 p. 100 sur 1.500 francs, augmentés de 20 p. 100; soit, sur 1.800 francs, 135 francs. — Droit supplémentaire, 3^{sh} les 100 livres; soit 1.240^{fr},50. — En tout	1.375,50	1.375,50
	6.643,05	6.574,50
Augmentation sur le prix d'achat	343 p. 100	338 p. 100

CALCUL DU PRIX DE REVIENT

D'UN ENVOI DE 100 CAISSES DE COGNAC MARTEL *** PESANT 2.700 KILOGRAMMES, CUBANT 5 MÈTRES CUBES VIA DURBAN ET VIA LOURENÇO MARQUES

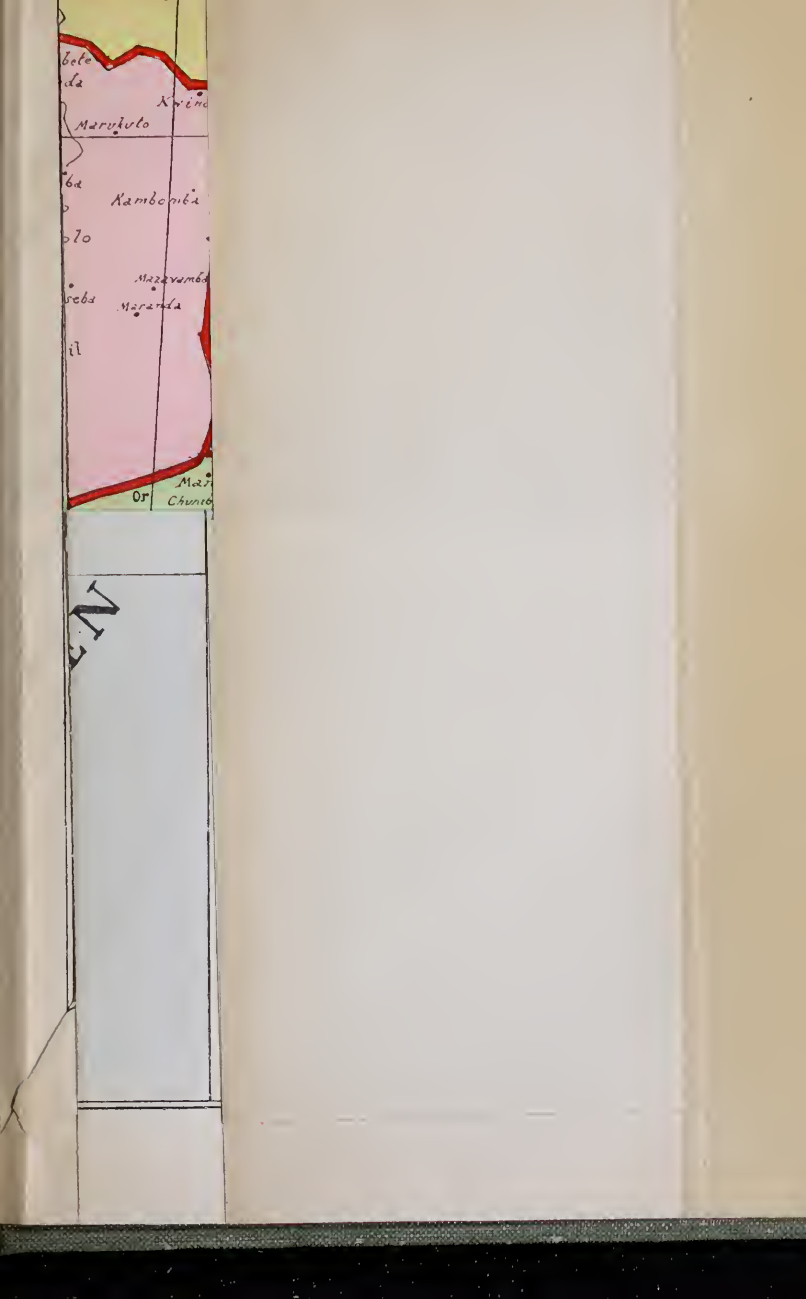
	LIGNES	
	ANGLAISES — Vià Durban	CHARGEURS RÉUNIS — Vià Lourenço Marques
	francs	francs
100 caisses de cognac, à $51^{fr},25$ moins 1 1/4 p. 100 d'escompte	5.061,00	5.061.00
Commission d'achat, 5 p. 100	253,00	253,00
Transit au port d'embarquement, $0^{fr},25$ la caisse	25,00	25,00
Fret de mer, 5 mètres cubes, à 55^{sh} les 40 pieds cubes anglais	311,00	»
Fret de mer, 100 caisses à 50 francs les 27 caisses	»	185,00
Primage, 10 p. 100	31,10	18,50
Wharf à Durban, 10^{sh} par £ 100	25,30	»
Débarquement à Lourenço Marques, 10 francs la tonne	»	27,00
Transit au débarquement, 6^{d} la caisse	60,00	»
Chemin de fer, 2.700 kilogrammes ou 5.953 livres anglaises à $7^{sh}8^{d}$ les 100 livres	568,30	»
Chemin de fer, 2.700 kilogrammes à $1^{fr},96$ les 10 kilogrammes	»	529,20
Frais accessoires, $0^{fr},116$ les 10 kilogrammes	»	31,35
Droit de transit à Durban, 6^{d} par gallon; soit 6^{d} sur 200 gallons = 100^{sh} ou	125,00	»
Transit à Lourenço Marques, 3 p, 100	»	151,85
Douane au Transvaal, 7 1/2 p. 100 sur 5.061 francs, augmentés de 20 p. 100; soit sur 6.073 francs	455,00	455,00
Droit spécial, 10^{sh} par gallon, sur 200 gallons	2.500,00	2.500,00
	9.414,70	9.236,90
Soit par caisse une augmentation de	84 p. 100	80 p. 100

CALCUL DU PRIX DE REVIENT

D'UN ENVOI DE 100 CAISSES DE BOUTEILLES EAU DE SAINT-GALMIER, PESANT 9.600 KILOGRAMMES ET CUBANT 16^{m3},500 VIA DURBAN ET VIA LOURENÇO MARQUES

	LIGNES	
	ANGLAISES — Viâ Durban	CHARGEURS RÉUNIS — Viâ Lourenço Marques
	francs	francs
100 caisses de 50 bouteilles, eau de Saint-Galmier, à 12 francs, moins 5 p. 100	1.140,00	1.140,00
Commission d'achat, 5 p. 100.	57,00	57,00
Transport de Saint-Galmier au Havre	379,00	379,00
Transit au port d'embarquement, à 0^{fr},50 par caisse.	50,00	50,00
Fret de mer, à 41/6 les 40 pieds cubes anglais . .	749,80	»
Fret de mer, à 16^{m3},500, à 40 francs le mètre cube,	»	660,00
Primage. 10 p. 100.	75,00	66,00
Wharf à Durban, 10^{sh} par £ 100.	5,50	»
Débarquement à Lourenço Marques, 10 francs la tonne	»	96,00
Transit au débarquement, 6^{d} la caisse	60,00	»
Chemin de fer. 9.600 kilogrammes ou 19.838 livres anglaises à $7^{sh}8^{d}$ les 100 livres.	1.894,70	»
Chemin de fer, 9.600 kilogrammes à 19^{fr},60 les 100 kilogrammes	»	1.881,60
Frais accessoires, 1^{fr},16 les 100 kilogrammes . . .	»	111,35
Droit de transit à Durban, 5^{d} par 100 kilogrammes.	57,00	»
Transit à Lourenço Marques, 3 p. 100 sur 1.140 francs.	»	34,20
Douane au Transvaal, 7 p. 100 sur 1.140 francs, augmentés de 20 p. 100; soit sur 1.368 francs.	102,60	102,60
	4.570,60	4.577,75
Soit par caisse une augmentation de.	300,93 p. 100	301,55 p. 100

PARIS. — IMP. E. FLAMMARION, RUE RACINE, 26.


Marukulo
Kambombia
Mazavamba
Maranda
Or